LUIGI EMILIO LONGO

I «REPARTI SPECIALI» ITALIANI NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

MURSIA

Con 14 cartine e disegni nel testo
e 53 fotografie fuori testo

Luigi Emilio Longo

I «reparti speciali» italiani nella seconda guerra mondiale

(1940-1943)

Mursia

A Maria Antonietta,
Fabio e Fabrizio

3657/AC - Gruppo Ugo Mursia Editore S.p.A. - Via Tadino, 29 - Milano

Anno	Edizione
94 93 92 91	1 2 3 4

PREFAZIONE

La libertà è il diritto di compiere il proprio dovere.
GIUSEPPE MAZZINI

Da parte italiana, già il primo conflitto mondiale era riuscito, nel tentativo di far nascere qualcosa di innovativo che spezzasse la pedissequa ripetitività degli schemi d'attacco frontali, a dar vita a reparti d'assalto, piú comunemente noti come «arditi», vere e proprie unità speciali in grado, per particolare mentalità, addestramento ed equipaggiamento, di agire come elemento risolutivo nell'azione offensiva fulminea e condotta in profondità mantenendo un ruolo del tutto autonomo nella battaglia, distaccato dalla fanteria della quale non dovevano affatto costituire solo una specialità destinata a sostenerne l'impiego in combattimento.

Come viene fatto giustamente rilevare in un libro che sviluppa un'accurata analisi sulle «fiamme nere» dei reparti d'assalto, [1] *se si tenta un confronto fra questi ed i battaglioni di fanteria, la differenza che piú colpisce è il diverso atteggiamento verso la guerra, accettata senza entusiasmo, talora con riluttanza se non con aperta opposizione dalla massa dei combattenti e cercata invece con trasporto ed ostentata convinzione dagli arditi. La scelta di fondo che contraddistingueva gli uomini dei reparti d'assalto era proprio la proclamazione del desiderio di fare la guerra e di farla bene, fino alla vittoria; e questo forte presupposto motivazionale ne faceva un modello di combattente di tipo nuovo, entusiasta e quindi efficace, inusitato. L'esemplare piú diffuso della guerra italiana era stato infatti, sino a quasi tutto il 1917, quello dell'alpino o del fante contadino, obbediente ed affidabile, saldo però soprattutto nell'azione difensiva, che bestemmiava contro la guerra e contro chi l'aveva voluta, ma accettava con rassegnazione il destino e gli ordini di superiori a volte amati, a volte detestati. A questo modello piuttosto «opaco», si era venuto a contrapporre, dopo le giornate di Caporetto e sino alla fine della guerra, quello dell'ardito, dell'assaltatore spregiudicato e pieno di grinta, tutto votato all'attacco ed alla vittoria, costasse quel che costasse.*

La seconda guerra mondiale ha ricalcato, sotto alcuni aspetti, le orme della prima. Non fu «sentita» né gradita, come non lo era stata la prima, – anche se qualcuno dovrebbe dimostrarci quante e quali, nella storia dell'umanità, siano state le guerre veramente «sentite» dalla gran massa di coloro che furono chiamati a farle – eccezion fatta per le occasioni, in verità piuttosto poche in entrambe le circostanze, nelle quali la sorte delle nostre armi e di quelle degli alleati del momento sembrò volgere al me-

[1] ROCHAT, G., *Gli arditi della grande guerra*, Milano, Feltrinelli, 1981, pp. 71-72. Una seconda edizione, integrata da ulteriori dati, testimonianze e materiale iconografico, è stata pubblicata nel 1990 dalla Editrice Goriziana di Corte S. Ilario (Gorizia).

glio. Per quanto concerne in particolare l'aliquota dei cittadini in uniforme, la partecipazione morale, e quindi comportamentale, alle vicende belliche dal 1940 al 1943 ha avuto carattere di valida continuità, presso i singoli, solo tra coloro sostenuti da solidi presupposti ideali (sempre una minoranza) ed, a livello collettivo, in quei reparti (anch'essi relativamente esigui rispetto alla massa delle unità combattenti) con particolare propensione aggressiva connessa alla stessa specialità operativa, (aerosiluranti, sommergibilisti, guastatori, ad esempio) ovvero con una connotazione di volontariato, quali i reparti paracadutisti e gli uomini delle unità speciali.

*Con riferimento proprio a questi ultimi, se è vero, infatti, che la seconda guerra mondiale ha segnato il trionfo della componente tecnologica dello strumento bellico rispetto alle masse di uomini della prima, è altrettanto vero che proprio in un contesto dove la tecnica andava prendendo sempre piú il sopravvento, si è avuta la valorizzazione del ruolo delle cosiddette «forze speciali». I principali belligeranti avevano infatti capito come pochi uomini con particolari caratteristiche psico-attitudinali e motivazionali, riuniti in reparti ad alto livello di specificità operativa (vere e proprie unità d'*élite *frutto di un paziente ed accurato lavoro di amalgama) potevano ottenere risultati oltremodo preziosi, estremamente paganti, di ampio valore strategico, mirando ai centri nevralgici della struttura bellica avversaria (posti comando, basi operative terrestri, aeree e navali, apprestamenti logistici ed industriali, retrovie, ecc.) con conseguenze materiali e psicologiche di prim'ordine.*

Lo avevamo capito, pur se in ritardo, anche noi italiani; anche noi abbiamo avuto, quindi, i nostri reparti speciali, anche se di essi solo la X^a^ MAS, attraverso le leggendarie imprese dei «maiali» e della diffusione cinematografica e letteraria che di esse è stata data, è sufficientemente conosciuta. Erano costituiti, come è logico che fosse, da elementi che vi entravano a far parte a titolo di assoluta volontarietà, eccezion fatta per alcuni casi come, ad esempio, il battaglione alpini sciatori Monte Cervino, *in cui si era resa in parte necessaria anche un'incorporazione d'autorità. Il volontariato, sul genere di quello degli arditi della prima guerra mondiale, rappresentava di per se stesso una garanzia di affidabilità, un presupposto di base le cui motivazioni potevano anche essere varie (in alcuni il patriottismo o una «carica» ideale, in altri il desiderio di fare la guerra in modo audace e, per cosí dire, «sportivo», in altri ancora, infine, l'appagamento di istanze avventurose, uno sfogo all'esuberanza del carattere e del temperamento, un modo per sottrarsi alla* routine *ed alla monotonia tipiche della naja normale) ma che si compendiavano nel desiderio di battersi con decisione e sino in fondo, senza riserve o pregiudiziali di sorta, consapevoli dell'assunzione di rischi nei quali non c'era posto per calcoli di nessun genere e le possibilità di sopravvivere ai quali erano estremamente ridotte. Anche sotto questo aspetto, oltre che su quello piú strettamente operativo, i reparti speciali hanno rappresentato (e proprio nelle circostanze della guerra durante le quali era piú facile e comprensibile abbandonarsi allo scoramento ed alla rinuncia) una fiammella di luce, espressione di coerenza, di dignità, di orgoglio, di fedeltà a quei valori morali ai quali non è possibile venir meno senza abdicare alla propria identità di uomo, al di fuori ed al di sopra di quelle che possono essere le proprie convinzioni ideologiche o politiche.*

Sotto il profilo dell'impiego e dei risultati, cercheremo di trarre alcune conclusioni alla fine del libro, oltre a quelle che saremo andati esponendo via via nei singoli capitoli riguardanti i varî reparti. Ma ciò che soprattutto ci preme essere riusciti a mettere in evidenza è questa componente di ordine etico, tanto piú importante nel quadro di un conflitto conclusosi per le nostre forze armate nel modo amaro e squallido che sappiamo, dove i due aggettivi non si riferiscono tanto agli esiti militari di una guerra perduta – superabili, rimediabili nel tempo, in qualche caso addirittura ininfluenti nel quadro generale delle vicende di un popolo – quanto alle modalità con le quali è maturata la sconfitta ed alle implicazioni morali che ne sono conseguite a tempo indeterminato di fronte a quel tribunale impietoso che è la storia.

I reparti speciali italiani costituiti ed impiegati nel corso della seconda guerra mondiale sono stati i seguenti: per l'Esercito, il 10° reggimento arditi, il battaglione alpini sciatori Monte Cervino, *il I battaglione carabinieri paracadutisti; per la Marina, la X^a^ flottiglia MAS e battaglioni «N.» (nuotatori) e «P.» (paracadutisti) e reparto «G.» (guastatori) del reggimento* San Marco; *per l'Aeronautica, il I battaglione d'assalto paracadutisti, il battaglione riattatori* Loreto *ed il battaglione ADRA. L'elenco si riferisce a quelle unità create ex novo per compiti di elevata specificità operativa, connessi con le peculiari esigenze di ciascuna forza armata, per l'assolvimento dei quali risultava necessario l'impiego di personale volontario in possesso di determinati requisiti fisici e psico-attitudinali e di una particolare qualificazione specialistica. Ai suddetti andrebbe aggiunto anche il «Raggruppamento reparti speciali», unità alle dipendenze funzionali del SIM (Servizio Informazioni Militari) in merito alla quale, però, mancano notizie di una certa consistenza, né è agevole acquisirle dal momento che l'eventuale fonte dovrebbe essere rappresentata dagli archivi dell'attuale SISMI (Servizio Informazioni e Sicurezza Militari), ente che per la sua stessa natura è poco o niente affatto incline a consentirne l'accesso.*

Apparentemente, potrebbe sembrare che abbiano titolo ad essere inclusi nell'elenco anche altri reparti, come ad esempio quelli paracadutisti e guastatori per l'Esercito o quelli aerosiluranti per l'Aeronautica. Ma, in realtà, pur rispondendo anche questi in tutto od in parte ad alcuni dei suddetti requisiti, in essi si configurava piú una vera e propria «specialità» della forza armata di appartenenza, ordinativamente articolata su un numero ed un livello variabile di unità – tale era il caso, ad esempio, delle due divisioni di fanteria paracadutista Folgore *e* Nembo, *dei battaglioni guastatori del genio, dei battaglioni camicie nere (CC.NN.) d'assalto e da sbarco della milizia (MVSN), dei plotoni arditi reggimentali della fanteria, dei plotoni sciatori dei reggimenti alpini, dei gruppi e delle squadriglie ae-*

rosiluranti, ecc. – che non reparti speciali a sé stanti, con una fisionomia ed un'identità specifiche del tutto particolari quali invece caratterizzavano quelli che abbiamo elencato, anche se alcuni di questi finirono poi per dar luogo essi stessi ad un'effettiva specialità in seno alla rispettiva forza armata, tipo quella dei nuotatori d'assalto della Marina formata dall'insieme degli «N.P.» (nuotatori paracadutisti) del San Marco *e dal gruppo «Gamma» della Xª MAS.*

Le vicende relative ai reparti speciali italiani durante la seconda guerra mondiale sono state riportate in diverse pubblicazioni. Di esse, alcune, a carattere ufficiale, sono state prodotte dagli uffici storici delle forze armate con specifico riferimento ai reparti stessi, altre sono state date alle stampe da editori privati, ed anche tra queste qualcuna riguarda specificamente un determinato reparto mentre in altre, in particolare quelle concernenti la storia del paracadutismo militare italiano, non figurano tutti dal momento che la Xª MAS ed il battaglione sciatori Monte Cervino *non erano dotati della componente aviolancistica; nelle note che corredano ogni capitolo, il lettore potrà trovare i corrispondenti riferimenti bibliografici. Mancava però, nella letteratura militare italiana relativa alla seconda guerra mondiale, un lavoro che presentasse riunita in forma organica la storia di tutti i reparti speciali, e per questo ci siamo accinti alla sua stesura, grati a quanti saranno in grado e vorranno colmare le inevitabili lacune con precisazioni, rettifiche ed aggiunte utili per un'eventuale, successiva edizione.*

Abbiamo fatto riferimento, naturalmente, alle predette fonti bibliografiche, integrandole con ricerche personali di archivio allo scopo di acquisire elementi nuovi od integrare altri già noti con ulteriori, piú dettagliati particolari. In quei casi nei quali la lettura e la consultazione delle altre opere dimostrava chiaramente come la stessa indagine fosse stata già compiuta in maniera esaustiva dagli autori delle medesime, ci siamo avvalsi direttamente del loro contributo. Ci siamo richiamati, in qualche caso dove è stato possibile, alle testimonianze dirette di reduci dei reparti in questione, tanto piú preziose in quanto, oltre a fornire non pochi interessanti particolari di prima mano, hanno alzato il velo su fatti, concernenti persone o situazioni, non altrimenti acquisibili. Ciò vale in particolare per il generale Pietro Corsini, per il dott. Guerrino Cossard ed il dott. Carlo Vicentini, che ringraziamo vivamente per i gradevoli e costruttivi incontri oltre che per la documentazione fornitaci, compresa quella fotografica, per la quale un vivo ringraziamento va anche al dott. Nino Arena. Ringraziamo altresí sentitamente gli Uffici Storici dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e dell'Arma dei Carabinieri per la cortese disponibilità con la quale ci hanno consentito l'accesso ai rispettivi archivi documentali e fotografici.

Confidiamo di aver portato cosí anche il nostro contributo per quel monumento ideale che (attraverso la descrizione delle loro gesta e dei fondamenti spirituali che ne erano alla base) sarebbe doveroso erigere a memoria dei reparti speciali italiani nel secondo conflitto mondiale. Come si è detto, fatta eccezione per la Xª MAS, le loro vicende sono pressoché sconosciute anche negli ambienti degli «addetti ai lavori», e di alcuni di essi è ignorata perfino l'esistenza. Ed invece vanno conosciuti e ricordati, e non tanto, o non solo, per le azioni compiute quanto per ciò che hanno rappresentato sul piano dei valori morali, soprattutto nei momenti della guerra nei quali le ombre si addensavano sempre piú minacciose. Seppero mantenere il coraggio e la determinazione quando sia l'uno sia l'altra andavano venendo meno tutt'intorno, contribuirono a ravvivare la speranza, in loro stessi ed in altri, allorché piú profondi erano il pessimismo e la disperazione: «Perché vi sono momenti nei quali vittoria o sconfitta diventa, di fronte all'onore nazionale ed alla dignità di uomini, cosa secondaria».[2]

L.E.L.

[2] Croce, B., *Parole di un italiano* («Il Giornale d'Italia», Roma, 5 novembre 1917).

Parabrezza
Cassa a leva comando immersione rapida
Timone verticale
Pilota
Anello per fissaggio al bersaglio
Paranco aria compressa
Volante
Il uomo
Cassetta strumenti
Eliche
Testa esplosiva distaccabile
Batteria accumulatori
Timone orizzontale
Motore elettrico propulsore
Detonatori ad orologeria
Comando inseritore elettrico di marcia
* Cassa compenso assetto

Fig. 1. Schema di un SLC o «maiale».

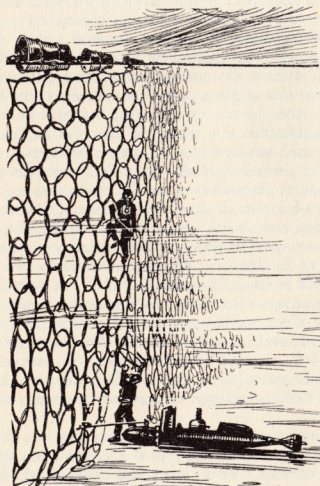



Fig. 2. Sistema di superamento di un'ostruzione retale.

I. LA Xª FLOTTIGLIA MAS

L'idea di realizzare una nuova arma in grado di fronteggiare la soverchiante potenza navale britannica, era sorta in alcuni ristretti ambienti della Marina italiana nel settembre del 1935, allorché la flotta inglese, a seguito della tensione creatasi fra le due nazioni per la nostra imminente campagna per la conquista dell'Etiopia, era entrata minacciosamente in forze nel Mediterraneo. In realtà, sin dalla primavera dello stesso anno, la Marina italiana stava conducendo esperimenti per la fuoriuscita di palombari muniti di autorespiratore da un'unità subacquea, e per l'allenamento di marciatori sul fondo recanti un simulacro di bomba da attaccare alla carena di navi nemiche. Nettamente inferiore nella linea delle navi da battaglia, priva di navi portaerei e di aviazione navale, la Marina pensava infatti all'impiego di mezzi insidiosi e d'assalto che potessero compensare il minor potenziale offensivo mediante un attacco di sorpresa contro la squadra inglese e le sue basi al momento dell'inizio di eventuali ostilità. Occorreva qualcosa di nuovo, di insospettato, di rapida costruzione, di utilizzazione operativa immediata, un'arma, insomma, che potesse sfruttare appieno il fattore sorpresa.

In altri termini, tornava d'attualità l'ordigno con cui 17 anni prima il maggiore del genio navale Raffaele Rossetti ed il tenente medico Raffaele Paolucci avevano affondato a Pola, negli ultimi giorni del primo conflitto mondiale, la corazzata austriaca *Viribus Unitis*. Era l'occasione d'oro per coronare gli spunti di immaginazione e di inventiva, corredati da solide argomentazioni tecniche, che già negli anni precedenti avevano caratterizzato le lunghe conversazioni intercorse fra due appassionati ufficiali del genio navale, Teseo Tesei ed Elios Toschi. Compagni di corso ed entrambi imbarcati come ufficiali di macchina sui sommergibili, erano partiti proprio dallo studio della torpedine usata da Rossetti e Paolucci per addivenire a loro volta alla progettazione di un'arma che potesse permettere a due uomini di vivere, navigare, dirigersi contro un bersaglio navale ed attaccarlo «stando sott'acqua». Nell'ottobre dello stesso 1935, l'officina siluri di La Spezia, per ordine dello Stato Maggiore Marina, iniziava la costruzione della loro «torpedine semovente». Pressoché contemporaneamente (meno di un anno dopo), nasceva il «barchino esplosivo», un altro mezzo d'assalto per l'impiego in superficie.

Con questi mezzi, la Xª flottiglia MAS (il reparto che sarebbe nato come tale il 15 marzo 1941 per distacco dalla I flottiglia MAS, in seno alla quale era stato costituito nell'ottobre del 1938 un primo nucleo di

21 ufficiali destinati ad operare con le nuove armi) avrebbe scritto nel Mediterraneo le pagine della sua leggenda.

Il Siluro a Lenta Corsa (SLC)

Il mezzo, nella sua configurazione finale del 1940, era una specie di piccolo sottomarino di quasi 7 metri di lunghezza, pilotato da due operatori che vi stavano a cavalcioni come su una motocicletta, a diretto contatto con l'acqua dalla quale erano protetti mediante tute di gomma (mute) ed autorespiratori. L'apparecchio veniva azionato da un motore elettrico a quattro marce che consentiva una velocità variabile dai 2 ai 4,5 nodi ed un'autonomia oscillante dalle 4 alle 15 miglia in funzione della velocità. Era dotato di strumenti fosforescenti per la condotta della navigazione (un manometro di profondità ed uno registratore della pressione casse-assetto, bussola magnetica, voltmetro, amperometro, livella a bolla d'aria) e, come nei sommergibili veri e propri, di casse d'assetto, casse-compenso, serbatoi d'aria compressa e pompe di travaso per espellere l'acqua dalle casse.

Era inoltre munito di alza-reti, taglia-reti, cesoie ed altri dispositivi per il superamento delle ostruzioni nonché di morsetti per l'applicazione della carica. Questa, di circa tre quintali di esplosivo, era contenuta nella testa dell'apparecchio. Giunti sotto la nave nemica – la profondità massima era di 25-30 metri, in realtà poi spesso superata con conseguenti danni per gli uomini – gli operatori staccavano la carica e la applicavano alla carena mediante un congegno magnetico di adesione, o sospesa, a mezzo di un cavo, fra le alette di rollio. Un acciarino consentiva di regolare il tempo dell'esplosione fra 0 minuti e 24 ore. Gli uomini poi cercavano di allontanarsi rimanendo a cavalcioni dell'apparato motore, che un sistema di autodistruzione consentiva infine di affondare per farne perdere le tracce.

Il trasporto nei pressi della base navale nemica avveniva a mezzo di un sommergibile appositamente attrezzato. Dopo alcuni esperimenti con gli apparecchi imbragati in coperta, rivelatisi insoddisfacenti perché la lunga navigazione di avvicinamento li avrebbe esposti al mare in misura eccessiva, tale comunque da provocare serie avarie, era stata adottata la soluzione di speciali cilindri contenitori allestiti, uno a proravia ed uno a poppavia della torretta, su sommergibili trasportatori – inizialmente *Gondar* e *Scirè*, e dal 1942 anche l'*Ambra* – dai quali erano stati sbarcati il cannone, le munizioni, due siluri ed altre infrastrutture e materiali per alleggerire i battelli e far posto ai cilindri.

Questi erano collegati con il sommergibile per l'allagamento e l'aerazione necessaria alle batterie accumulatori degli apparecchi. Per mettere in mare questi ultimi, il sommergibile poteva eseguire due manovre: o posarsi sul fondo in 8-15 metri di fondale allagando successi-

Fig. 3. Lo stretto di Gibilterra. L'itinerario dello *Scirè*: si riferisce al primo tentativo di forzamento tra il 29 e il 30 ottobre 1940. (Da BORGHESE, J.V., *Xª Flottiglia MAS.*)

vamente i cilindri, estrarre gli SLC e richiudere i contenitori; od emergere in affioramento con i cilindri già allagati, agevolando il compito degli operatori nelle manovre di estrazione degli apparecchi e di chiusura dei cilindri, avvalendosi anche degli operatori di riserva. Questa seconda modalità fu quella compiuta abitualmente dallo *Scirè* sia nelle azioni contro Gibilterra sia in quella contro Alessandria.

Gli equipaggi degli SLC disponevano di un autorespiratore alimentato da bombole di ossigeno puro ad alta pressione che assicuravano un'autonomia di circa sei ore, anche se in realtà quattro ore costituivano un limite oltre il quale cominciavano i disturbi fisici. Dal saccopolmone di gomma un tubo corrugato flessibile portava l'ossigeno alla maschera. L'aspirazione avveniva attraverso lo stesso tubo, con lo sfogo in una capsula di calce sodata che aveva la funzione di trattenere ed assorbire l'anidride carbonica prodotta dalla respirazione. Sotto i 12 metri, però, l'ossigeno diventava velenoso e provocava svenimenti.

Importantissima era la difesa contro il freddo, che poteva avere un'influenza molto dannosa, quasi inibitoria, sul buon funzionamento dell'autorespiratore e sul rendimento degli uomini. Questi disponevano del completo di lana regolamentare per palombari e di una muta impermeabile «Belloni» (dal nome di un ufficiale di Marina, grande tecnico subacqueo, che con Tesei aveva anche perfezionato e messo a punto l'autorespiratore partendo dalla maschera per immersione «Davis» in uso nei primi anni Trenta sui sommergibili), tra cui veniva interposta la tuta di lavoro della Marina la quale, munita di gradi e stellette, rappresentava quell'uniforme che, all'atto della cattura, garantiva la regolarità della posizione di militari in combattimento. La muta, se pur via via migliorata, non riusciva ad impedire all'acqua di infiltrarsi nell'interno (specie lungo la cucitura del cavallo) dopo una certa permanenza in mare. Inoltre, non essendo il suo interno a pressione equilibrata con l'esterno, si schiacciava contro la cute, provocando lesioni superficiali ma dolorose. Completavano la dotazione uno speciale casco di tela foderato di pelliccia e scarpe opportunamente costruite per resistere all'azione del mare, oltre ad una bussola e ad un orologio subacquei luminosi.

Verso la fine della guerra, era stato collaudato un modello perfezionato dell'SLC, lo SSB (Siluro San Bartolomeo), che doveva il suo nome alla località di La Spezia ove, nell'ambito della Direzione Armi Subacquee dell'Arsenale, aveva sede l'officina segreta dei mezzi d'assalto. Non fu possibile impiegarlo in operazioni per il sopraggiungere dell'armistizio.

Il «barchino esplosivo» (MTM, o Motoscafo Turismo Modificato)

Il «barchino esplosivo» era un motoscafo veloce monoposto la cui denominazione tecnica era compendiata nella sigla MTM (Motoscafo

Turismo Modificato). Era stato ideato nel 1936 dal duca Aimone di Savoia Aosta, ufficiale di Marina, che in cooperazione con il collega Giorgis ne aveva curato anche la realizzazione presso i cantieri Cattaneo, specializzati nella motonautica da competizione.

Si trattava di uno scafo a fondo piatto interamente in legno, lungo 5 metri e largo 2, dotato di motore Alfa Romeo 2500 munito di silenziatore e in grado di imprimere una velocità massima di 32 nodi. Il peso non superava le 2 tonnellate, l'autonomia oscillava intorno alle 60 miglia. Il complesso elica-motore era in grado di ruotare verso l'alto in modo da «scavalcare» eventuali ostruzioni.

A prua era sistemata una carica di tritolo di circa 300 kg (pari a quella dei massimi siluri), munita di congegno idrostatico che, dopo l'urto, la faceva scoppiare appena raggiunta la profondità per la quale era stata regolata (era, infatti, preferibile che lo scoppio avvenisse in profondità per causare il maggior danno possibile sulle parti della carena meno protette). Il pilota, sistemato su un seggiolino all'estrema poppa, dopo aver impostato la giusta rotta verso il bersaglio, ad un centinaio di metri da questo bloccava il timone, tirava la maniglia di scoppio che toglieva la sicurezza alla carica e si lasciava cadere fuori del barchino rimanendo in acqua su uno zatterino che altro non era se non la spalliera del seggiolino.

Oltre al tipo classico descritto, che fu impiegato nelle azioni di Suda e Malta, c'erano alcune varianti:

— MTR (Motoscafo Turismo Ridotto): derivato dal precedente, con analoghe caratteristiche e modalità di impiego, ma di proporzioni ridotte, tali da poter essere contenuto in appositi cilindri di un sommergibile trasportatore.

— MTSM (Motoscafo Turismo Silurante Modificato): era stato ideato per attacchi a navi, oltre che in porto, anche in mare aperto ed in moto. Lunghezza metri 7, larghezza 2,30. Due motori Alfa Romeo 2500, uno per lato, velocità 30 miglia. Un silurotto di 450 mm di diametro era collocato in un apposito lanciasiluri a centro scafo; veniva lanciato di poppa, sospinto da un espulsore a cannocchiale funzionante ad aria compressa. Appena in acqua, il siluro iniziava la corsa invertendo la direzione del moto e passando sotto lo scafo del mezzo da cui era stato lanciato. Completavano l'armamento 2 bombe subacquee antinave, per difesa contro mezzi navali inseguitori. Equipaggio di 2 uomini. Fu impiegato in Mar Nero, Africa Settentrionale, Tunisia, Sicilia e Sardegna.

— MTS (Motoscafo Turismo Silurante): era il precursore del precedente, con un solo motore e 2 siluri.

— MTSMA (Motoscafo Turismo Silurante Modificato Allungato-Allargato), piú noto come SMA (Silurante Modificata Allungata-Allargata): simile all'MTSM, ma allungato ed allargato per renderlo piú idoneo alla navigazione. Fu approntato solo verso la fine della guerra.

Il trasporto degli MTM in zona d'operazioni, e cioè in prossimità dei porti avversari, doveva avvenire, secondo il progetto originale, mediante l'impiego di idrovolanti del tipo S. 55 atlantici, quelli adoperati da Balbo nelle sue crociere. Ma l'idea fu subito abbandonata per ragioni contingenti e piú tardi, durante la guerra, i barchini vennero tra-

sportati in prossimità delle basi nemiche da cacciatorpediniere che avevano a bordo le sistemazioni per rendere facili e rapide le operazioni del loro imbarco e sbarco. Nella seconda metà del 1941, furono adibiti a questo scopo anche alcuni pescherecci (*Cefalo* e *Sogliola*) ed un motoveliero (*Costanza*), trasformati ed adattati opportunamente.

Un'analisi ed un raffronto delle attitudini e caratteristiche necessarie ai due tipi di assaltatori, quello che operava con il barchino e quello che impiegava il «maiale», sono resi molto efficacemente da Borghese:

«Tanto occorre all'uno irruenza, quanto all'altro fredda calma; quello concentra ogni sua piú riposta energia nell'azione di pochi secondi, e questo deve diluirla per ore ed ore; l'uno è nervi e l'altro non deve possederne; quello sfida in un attimo supremo un nemico che ha di fronte e che vede; l'altro, immerso nell'oscurità profonda dell'abisso marino notturno, segue nel suo cammino cieco i dati fosforescenti dei suoi strumenti, riconosce il bersaglio solo al contatto delle sue mani nude contro la possente carena nemica; l'uno infine è il fante che, esposto al fuoco incrociato del nemico, balza dalla trincea per l'attacco alla bomba a mano od alla baionetta; l'altro il minatore che si scava il cammino nelle acque nemiche attraverso le ostruzioni, circondato da insidie e pericoli, affidato ad un vulnerabilissimo strumento, protetto dall'azione tremenda del freddo marino, con cui è a contatto diretto, solo da un tenue vestito di tessuto impermeabile.» [1]

La notte brava di Alessandria

«Come va, Bianchi?»

«Bene, comandante.»

«Hai paura?»

«Sí, comandante.»

«Anch'io. Bene, andiamo.»

Sono le 21,30 del 18 dicembre 1941. Con questo laconico dialogo fra il tenente di vascello Luigi Durand De La Penne ed il capo palombaro Emilio Bianchi, ha inizio il forzamento del porto di Alessandria d'Egitto. Il mare è calmo, non c'è vento, il buio è completo. Accanto a De La Penne e Bianchi navigano gli altri due equipaggi destinati all'azione, capitano del genio navale Antonio Marceglia e sottocapo palombaro Antonio Schergat, capitano delle armi navali Vincenzo Martellotta e capo palombaro Mario Marino.

La piccola formazione – De La Penne al centro, Marceglia a sinistra, Martellotta a destra – procede con regolarità e senza intoppi navigando in superficie, quasi a contatto di gomito, come in un'esercitazione. Dopo circa due ore, poco prima di mezzanotte, i tre «maiali» [2] sono a 500 metri al traverso del faro di Ras el-Tin, in anticipo sulla

[1] BORGHESE, J.V., *X^a Flottiglia MAS*, Milano, Garzanti, 1950, pp. 15-16.

[2] Erano quelli contrassegnati dai numeri di matricola 221, 222 e 223; cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV (*I mezzi d'assalto*), Roma, Ufficio Storico Marina Militare – d'ora in poi USMM – 1972, p. 151.

tabella dei tempi, tanto che vengono aperti i tubi porta-viveri, e si può consumare una leggera colazione con frutta sciroppata e quadratini di zucchero. Un pic-nic operativo, di fronte alle prime ostruzioni retali della piú munita base navale del Mediterraneo orientale. Un modo di calmare i morsi della fame, manifestazione della tensione psicofisica compressa che si portano addosso; un gesto fra lo scanzonato ed il guascone che serva ad allentarla un po', in attesa del gong della prima ripresa.

Con Alessandria c'era un conto aperto, ed andava regolato. Sembrava che la iella si fosse alleata con gli inglesi a nostro danno ed avesse fatto di quella maledetta base il suo marchio di sfida. Era da quasi un anno e mezzo che si provava ad entrarci dentro, ed invece non ci si era neanche potuti avvicinare. Due sommergibili erano andati perduti, l'*Iride* ed il *Gondar*, con la scomparsa di molti uomini nel primo caso e la cattura di tutti gli altri nel secondo, tra cui ben otto operatori dei mezzi d'assalto. [3]

Nell'altro angolo del ring non si stava con gli occhi del tutto chiusi. Gli attacchi a Gibilterra, Malta, Suda dei «maiali» e dei barchini italiani avevano insegnato qualcosa e tutti gli accorgimenti difensivi erano stati messi in atto per proteggere, in particolare, le ultime due navi da battaglia di cui al momento disponeva la flotta inglese del Mediterraneo, la *Valiant* e la *Queen Elisabeth*. [4]

Giunti sui galleggianti delle prime ostruzioni retali, gli equipaggi arrivano a percepire le voci di alcune persone che si trovano all'estremità del molo, una delle quali si muove con una lampada a petrolio accesa, mentre un grosso motoscafo incrocia su e giú lanciando bombe antisom ad intervalli fissi. I contraccolpi si ripercuotono sugli apparecchi, sulle gambe e sull'addome degli operatori ed occorre stare attenti a non incassarli troppo da vicino.

[3] L'*Iride* era partito il 12 agosto 1940 da La Spezia diretto al golfo di Bomba, a Nord-Est di Tobruk, dove doveva prendere a bordo dalla torpediniera *Calipso*, giunta anch'essa da La Spezia, quattro mezzi d'assalto con il relativo personale che avrebbe poi condotto innanzi ad Alessandria per avviarli all'attacco di questo porto. Sorpreso il 22 agosto da aerosiluranti inglesi, veniva affondato con la perdita di gran parte dell'equipaggio. Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIII (*I sommergibili in Mediterraneo*), tomo I (dal 10 giugno 1940 al 31 dicembre 1941), Roma, USMM, pp. 80-82.

Il *Gondar* era salpato il 21 settembre 1940 da La Spezia con a bordo tre «maiali». Imbarcati a Messina i relativi equipaggi, dirigeva verso Alessandria per effettuare il secondo tentativo di forzamento. Il 30 settembre, mentre era in navigazione verso Tobruk, dove un ordine di Supermarina gli aveva impartito di portarsi, era attaccato da unità navali inglesi e costretto all'autoaffondamento, con la cattura dell'equipaggio pressoché al completo e degli operatori subacquei.

[4] L'autunno 1941 era stato veramente infelice per la squadra navale inglese del Mediterraneo. Il 27 settembre la corazzata *Nelson*, colpita da aerosiluranti italiani del 36° stormo, era stata messa fuori combattimento per sei mesi. Il 13 e 25 novembre due sommergibili tedeschi colavano a picco rispettivamente la portaerei *Ark Royal*, a 30 miglia da Gibilterra, e la corazzata *Barham*, al largo di Sollum. A completare l'opera, in dicembre, al largo delle coste malesi, i giapponesi avevano affondato altre due navi da battaglia, la *Prince of Wales* e la *Repulse*, dando un altro severo colpo alla supremazia navale britannica.

Prima di lasciare il sommergibile trasportatore, i sei uomini avevano chiesto al comandante il solito rito propiziatorio e beneaugurante. Alla Xª flottiglia MAS non usavano, in questi frangenti, abbracci, parole od altri convenevoli: un calcio nel sedere per ciascuno era stato adottato come il miglior viatico alle fortune dell'azione. A dire il vero, sino ad allora la «cerimonia» era stata di buon auspicio solo nell'attacco dei barchini a Suda e nel terzo tentativo contro Gibilterra, mentre i primi due insuccessi contro questa base e la sfortunata notte di Malta avrebbero forse potuto consigliare altre piú efficaci espansioni propiziatorie. In questo caso, dimostrava di esserlo ancora. Mentre i nostri sono lí che parlottano, studiano i punti deboli, stanno per decidere di immergersi malgrado le bombe, una formazione composta da tre grossi cacciatorpediniere si presenta davanti al porto; il motoscafo si defila interrompendo i suoi lanci, i fanali della base che indicano l'ingresso si accendono e si apre il varco dell'ostruzione retale. De La Penne, capo-formazione, vede sfilare innanzi a sé il primo caccia, talmente vicino da far temere una collisione; l'onda prodotta spinge il «maiale» sott'acqua, ma il pilota riesce egualmente ad entrare in porto insieme con il secondo caccia. Anche Martellotta si vede passare il primo caccia quasi addosso, tanto da distinguere gli uomini a bordo e sentirne le voci. Per le onde e l'accostata che deve compiere, finisce con il suo apparecchio sulle boe dell'ostruzione, cercando di evitare, cosí come sta facendo il riemerso De La Penne, di essere fracassato dai pesanti galleggianti. Davanti la via è libera, c'è solo una motobarca con i fanali accesi ormeggiata all'estremità dell'ostruzione fissa. Rimette in moto, e trascinato anche dalle onde del secondo caccia, arriva anche lui nelle acque interne del porto. A Marceglia le cose vanno meno perigliosamente, si dirige sulla scia del primo e secondo caccia verso le ostruzioni fisse interne, le supera in superficie una dopo l'altra e raggiunge l'interno del porto insieme al terzo caccia.

Nella confusione che s'era creata, i tre equipaggi si erano persi di vista. Ma ormai erano dentro, ed ognuno, d'altra parte, doveva, da quel momento in poi, procedere per proprio conto, verso il rispettivo bersaglio.

Se gli inglesi, come abbiamo visto, avevano messo in atto non pochi accorgimenti per salvaguardare l'ingresso della base, a bordo delle navi che vi stazionavano l'atmosfera era calma, con le abituali misure di vigilanza e sicurezza imposte dallo stato di guerra. Sulle coperte e sulle coffe, le sentinelle cercavano di far passare alla meglio il proprio turno, ed il personale di servizio non disdegnava di fare ogni tanto quattro passi sui ponti per prendere una boccata d'aria e fumare qualche sigaretta, la cui brace illuminava a tratti la notte, come una serie altalenante di piccole lucciole.

Siamo costretti, per necessità di cose, a dividere anche noi la narrazione, seguendo separatamente le vicende dei tre equipaggi, ognuna delle quali ha avuto un suo svolgimento del tutto separato da quelle degli altri.

Cominciamo da Martellotta e Marino. Avevano lasciato lo *Scirè*, il sommergibile al comando del capitano di fregata Junio Valerio Borghese che li aveva portati in prossimità della costa, con un po' di magone. Era stato loro inizialmente assegnato un ghiotto bersaglio, una portaerei, ma all'ultimo momento le risultanze della ricognizione aerea e le informazioni da altra fonte non si erano rivelate esatte, perché questa aveva lasciato il giorno prima Alessandria diretta verso l'Oceano Indiano. L'assegnazione di un secondo bersaglio rappresentato da una grossa petroliera carica era stato considerato un po' di serie B dagli operatori, che avevano fatto il broncio e bofonchiato qualche «sacramento». Avevano ragione, dal punto di vista della «nobiltà» dell'obiettivo; ne avevano meno sotto l'aspetto del risultato complessivo che dal successo della loro azione sarebbe potuto derivare. Con quella assegnata loro, infatti, nel porto di Alessandria c'erano altre dodici petroliere cariche, per un totale di circa 120.000 tonnellate. L'ordine di operazioni ricevuto da Borghese prevedeva di disporre, intorno alla petroliera bersaglio, quattro bombe incendiarie: si sperava che l'incendio appiccato alla nafta fuoriuscita da questa trasformasse l'interno della base in un mare di fiamme, con la distruzione delle navi presenti in rada e di gran parte delle installazioni. Altre bombe sarebbero state disseminate dagli altri due equipaggi. Ne sarebbe venuto fuori un falò eccezionale, una... Piedigrotta per assistere alla quale non ci sarebbe stato prezzo; sarebbe stata la fine di Alessandria come base navale.

La speranza è l'ultima a morire, e tentar non nuoce. Entrati in porto, Martellotta e Marino non rinunciano a dare un'occhiata nei due posti d'ormeggio consueti delle portaerei, caso mai ne fosse stato disposto il rientro. Anche Borghese, d'altro canto, glielo aveva concesso per attenuare in parte la loro delusione. Memori dell'ordine di Borghese («... in caso contrario, tralasciare qualsiasi altro bersaglio costituito da unità militare ed attaccare una grossa petroliera carica...»), si erano messi in caccia di questa. Ma dovevano reprimere una forte delusione; inizialmente, infatti, si erano imbattuti, (dopo essere sfilati accanto anche alla corazzata francese internata *Lorraine*) in un bell'incrociatore sotto il quale avevano cominciato a sistemare la carica e che avevano riconosciuto per tale solo all'ultimo momento: ma proprio nello scostarsi dal barcarizzo di poppa, da bordo venivano illuminati da una lampadina tascabile: erano stati quindi costretti all'immobilità assoluta, sdraiati sul «maiale» a formare con esso un corpo solo; dopo attimi che erano durati un'eternità (anche il cuore era sembrato fermarsi), si erano quindi diretti verso la zona delle petroliere e ne avevano scelto la piú grossa di circa 8.000 tonnellate.

Ma intanto si erano manifestati i primi segni dello sforzo e dello stress. Martellotta aveva conati di vomito ed un cerchio alla testa, e non riusciva piú a tenere fra le labbra il boccaglio; fu costretto a levar-

si la maschera ed a navigare in superficie. Aveva perso lo stringinaso, e forse aveva anche respirato attraverso le narici un po' dell'anidride carbonica da lui stesso emessa nella cavità della maschera. Arrivati all'altezza della poppa, aveva mandato Marino sotto la carena per approntare il primo allacciamento. Ma le cose si erano complicate: Marino era troppo leggero, doveva essere zavorrato; cosí si perse altro tempo; alla fine si riportò giú e dopo un po' inviò al suo comandante il segnale di «pronti» attraverso il cavetto che li teneva in contatto. Ritornato in superficie, staccò la testa del «maiale» (la carica esplosiva), avviò insieme a Martellotta le spolette temporalizzandole su tre ore, trascinò la carica lungo la cima di collegamento fin sotto il centro carena. Nel frattempo, un cacciatorpediniere si era affiancato alla petroliera. Erano le 3 del mattino. Riemerso Marino, Martellotta compí un semicerchio ad un centinaio di metri di distanza dalla nave per ancorare le quattro bombe incendiarie ad una ventina di metri l'una dall'altra, spolettando anche queste.

Era fatta. Si diressero verso terra, approdando in un punto del porto all'interno della cerchia doganale, all'altezza del molo dei carboni. Affondato il «maiale», distrutta la muta da sommozzatore e l'autorespiratore, tentarono di penetrare in città ma vennero fermati ad una barriera da alcuni doganieri e poliziotti egiziani che avevano subito allertato una pattuglia inglese della fanteria di marina. Condotti presso un posto di polizia, cercarono di tirare in lungo e di essere il piú evasivi possibile. Ma intanto sopraggiungeva un capitano di fregata inglese che, dopo varie discussioni con gli egiziani (i quali, non riconoscendosi in guerra con l'Italia, si rifiutavano di consegnargli i due uomini), riusciva, infine, grazie all'intervento dell'ammiragliato, a trascinarli con sé.

Sul tavolo dei poliziotti, fra gli altri oggetti sequestrati, c'era anche l'orologio subacqueo di Martellotta. Lui non lo perdeva d'occhio, con l'ansia che gli montava dentro via via che il tempo trascorreva. Alle 5,54 questa veniva finalmente placata, e nel modo migliore. Una violenta esplosione fece tremare il caseggiato suonando alle orecchie dei due assaltatori con la dolcezza di una romanza e la forza di una sinfonia; altre due, intervallate, seguirono dopo circa venti minuti (erano il frutto del lavoro delle altre due coppie). Con la loro eco nelle orecchie, il trasferimento verso il campo di concentramento del Cairo si trasformò in una marcia trionfale.

Marceglia e Schergat, una volta superata l'ostruzione e penetrati nell'interno del porto, si dirigevano verso destra con rotta 20° alla ricerca del bersaglio loro assegnato, una delle due navi da battaglia che risultavano presenti in rada. C'erano da percorrere circa due miglia e mezzo, e Marceglia cercava di orientarsi mediante le luci bluastre delle finestre di un'officina che, in barba alla guerra, continuavano a rimanere accese. Passarono tranquilli tra il molo frangiflutti e la banchina

legnami ed accostarono per 40°. «Non ero mai stato ad Alessandria» avrebbe precisato in seguito, «ma avevo studiato tanto attentamente le cartine e le fotografie della ricognizione aerea che l'ubicazione dei moli mi era familiare, e mi fu facile trovare la rotta giusta.»[5] Verso le 3 del mattino arrivarono sotto bordo alla corazzata, che Marceglia riteneva erroneamente essere la *Barham* mentre si trattava della *Queen Elisabeth*.[6] Dalla coperta emergeva il puntino rosso della sigaretta di una sentinella che camminava su e giú.

Lo scafo era circondato e protetto dalla rete parasiluri. Il capo equipaggio temeva che il toccarla facesse in qualche modo esplodere bombe od attivare meccanismi di allarme. Ma doveva pur esserci un varco per motoscafi ed imbarcazioni. Individuatolo a prua, la coppia si immergeva ad una distanza di 30-40 metri dalla nave, al traverso del fumaiolo, toccando il fondo a circa 13 metri. Fango, buio, freddo. Ma l'azione continuò a svolgersi come da manuale.[7]

Il rumore di un motore alternativo, probabilmente la centrale elettrica di bordo, aiutò Marceglia a dirigersi con precisione sotto la chiglia fino a trovare il punto piú vulnerabile della corazzata. I due operatori collegarono un'aletta di rollio con una del lato opposto (distavano fra loro una trentina di metri) con un cavo al centro del quale appesero la testa esplosiva del «maiale». In venticinque minuti era stato fatto tutto; era il tempo esatto ottenuto in esercitazione, proprio come a La Spezia od alle foci del Serchio. Ma l'ultima parte del lavoro Marceglia dovette compierla da solo, perché Schergat era caduto in crisi. Presentava infatti le prime convulsioni da intossicazione da ossigeno puro, non riuscendo nemmeno piú a stare a cavalcioni del mezzo e dando violenti scrolloni alle spalle del suo comandante perché risalisse subito in superficie. Marceglia mise allora in moto per allontanarsi, ma la fanghiglia del fondo ostacolava il movimento del mezzo. Nel frattempo Schergat gli si addossava tutto contro e Marceglia ne poteva avvertire le contrazioni muscolari. Bisognava risalire, e che il Signore fosse propizio. Marceglia diede aria alla cassa emersione, ed il siluro pilotato questa volta venne a galla, ma fin troppo allegramente. Marceglia cercò di rallentarne l'ascesa allagando parzialmente la cassa, ma nonostante tutti gli accorgimenti il «maiale» emerse rumorosamente in un forte spumeggiare d'aria e d'acqua. «Andò bene che non ci videro; fu il momento peggiore di tutta la missione»; cosí commentò Marceglia al rientro dalla prigionia.

[5] PEGOLOTTI, B., *Uomini contro navi*, Firenze, Vallecchi, 1959, p. 200.

[6] Nel dicembre 1941 italiani e tedeschi ignoravano che la *Barham* era stata affondata il 25 novembre da un *U. Boot* al largo di Sollum.

[7] Borghese, nel suo libro, riferisce che Marceglia, in una lettera scrittagli alcuni anni dopo, cosí si esprimeva: «Come vede, comandante, la nostra azione non ha avuto nulla di eroico, ed il suo successo è dipeso unicamente dalla preparazione, dalle condizioni particolarmente favorevoli nelle quali si è svolta, e soprattutto dalla volontà di ottenere a tutti i costi il successo». (BORGHESE, J.V., *op. cit.*, p. 198.)

A bordo, però, si erano accorti del fenomeno, e un piccolo riflettore illuminò lo specchio d'acqua in cui erano emersi. I due si allungarono, infilarono la testa sotto la superficie (c'era il pericolo che gli occhiali della maschera riflettessero la luce) ed aspettarono. Dopo circa un minuto tutto ritornò calmo. Allora i due diressero verso il punto che era stato scelto in sede di pianificazione, e cioè la spiaggetta del macello oltre la banchina del cotone, fuori della cinta doganale e quindi, presumibilmente, meno soggetta a sorveglianza. Passando di prua alla *Valiant*, notarono del movimento, una luce puntata sull'acqua ed un'imbarcazione nei pressi. Il pensiero corse a De La Penne e Bianchi, che forse erano nei guai. Ma occorreva non distrarsi e pensare a se stessi. Affondarono l'apparecchio ed i respiratori in acque ancora profonde, poi raggiunsero la costa (Schergat si era nel frattempo ristabilito); alle 4,30 presero terra acquattandosi sotto la chiglia di una barca tirata in secco. Seguiremo ora le vicende di Marceglia e Schergat avvalendoci di quanto riferito dettagliatamente da Toschi e Pegolotti nei loro libri sulle imprese dei mezzi d'assalto della nostra Marina.[8] Le mute furono occultate sotto un mucchio di pietrisco, ed entrambi rimasero in tuta da lavoro, con tanto di stellette e gradi e scarpette da tennis. Si rimboccarono le maniche rovesciando il colletto verso l'interno per occultare questi elementi di identificazione militare e, bagnati fradici, si avviarono con disinvolta naturalezza verso la seconda parte della loro avventura. La loro era, in effetti, una *mise* un po' strana, forse poco adatta per un'operazione di condotta elusiva della cattura in territorio nemico, ma la situazione era quella e non presentava molte alternative. D'altra parte, la prigionia di guerra era la piú augurabile delle ipotesi, considerato il tipo di azioni effettuate dagli uomini della X^a.

Sono le 4,30, è ancora buio. I due costeggiano la parte esterna del muro di cinta della dogana e sono costretti a tapparsi il naso per il fetore che proviene da ogni dove: sono capitati nel recinto degli impianti di macellazione. Infilano un cancello aperto, appena degnati dallo sguardo di un arabo assonnato, forse il custode del macello, e raggiungono la rotabile asfaltata per Alessandria. Li ferma un soldato sudanese di guardia ad un capannone, che chiama anche un collega. Marceglia sfodera uno sciolto francese che induce probabilmente i due a crederli marinai francesi di una delle navi internate nel porto, ed in quanto tali ad indicargli la via per rientrare all'imbarcadero. La storia di copertura fornita involontariamente dai sudanesi viene adottata da Marceglia e Schergat, che decidono di continuare a recitare la parte dei marittimi francesi, anche se per quest'ultimo si impone il piú assoluto silenzio dal momento che parla solo e sempre il triestino. Ma il castello di Miramare e Sistiana sono un po' lontani...

Proseguono il cammino lungo il binario del tram, oltrepassano il sottopassaggio della ferrovia ed alle 6,40 arrivano alla stazione ferroviaria. È questa, infatti, la loro meta. Il piano è di prendere il treno per Rosetta, porto peschereccio presso la foce nel Mediterraneo di un ramo del Nilo, una cinquantina di chilometri ad Est di Alessandria.

Dalla relazione ufficiale pubblicata nel dopoguerra dalla Marina italiana riportiamo testualmente:

> «...Nell'ordine di operazioni era previsto anche il recupero degli operatori che fossero sfuggiti all'immediata cattura. Nei giorni successivi all'azione, il sommergibile *Zaffiro*, al comando del tenente di vascello Giovanni Lombardi, avrebbe infatti pendolato a 15 miglia a settentrione del delta del Nilo – tra la mezzanotte e le tre del 24 dicembre e nelle due notti successive – per l'eventuale recupero dei partecipanti al forzamento di Alessandria. Questi ultimi avrebbero dovuto procurarsi una barca per trovarsi all'appuntamento. Una faccenda, in verità, piuttosto vaga, perché appena avvistato il sommergibile avrebbero dovuto gridare "Lombardi, Lombardi" per farsi riconoscere.»[9]

Arrivati alla stazione, Marceglia e Schergat s'accorgono che il treno del mattino è già partito, e pertanto occorre attendere quello del tardo pomeriggio. Sono infreddoliti, affamati. Al bar prendono un tè caldo, ma al momento di pagare cominciano i guai: il cameriere non vuole accettare la moneta da cinque sterline inglesi perché già dall'inizio del conflitto non aveva piú corso in Egitto, e solo le banche l'accettavano per il cambio.

Si profilava in tutta la sua gravità una manchevolezza del SIS, il Servizio Informazioni Segrete della Marina, cui evidentemente la cosa, dopo un anno e mezzo, non era ancora nota allorché aveva fornito le banconote agli operatori. Né erano stati dati nominativi e recapiti di connazionali, numerosi ad Alessandria come al Cairo, cui poter far capo.[10]

[8] Pegolotti, B., *op. cit.*, pp. 203-206 e 208-211; Toschi, E., *Tesei ed i cavalieri subacquei*, Roma, Volpe, 1967, pp. 157-158. I due volumi, che riteniamo, con quello di Borghese (cit.) e di Romersa (Romersa, L., *All'ultimo quarto di luna. Le imprese dei mezzi d'assalto*, Milano, Mursia, 1977), tra i migliori nella pubblicistica sui nostri mezzi d'assalto navali, hanno il pregio di aver tratto molte delle notizie riportate direttamente dai protagonisti delle azioni di guerra, durante le conversazioni dei lunghi giorni della comune prigionia. Tanto Pegolotti, corrispondente di guerra in Africa Settentrionale, che Toschi, pilota dei mezzi d'assalto subacquei di cui con Tesei era stato uno dei realizzatori, erano stati infatti catturati all'inizio della guerra, nel settembre 1940 il primo, durante l'avanzata su Sidi el-Barrani, ed il secondo nel corso dell'affondamento del sommergibile *Gondar* durante il reiterato tentativo di attacco ad Alessandria. Nei campi di concentramento egiziani ed indiani, erano poi stati raggiunti dagli operatori della X^a via via catturati dopo le missioni. Toschi si rendeva protagonista di tre tentativi di evasione dall'India, dei quali l'ultimo andato a buon fine, da lui stesso descritti nel libro *In fuga dall'Himalaya*, Milano, Edizioni Europee, 1954. Piú di recente *Le imprese dei mezzi d'assalto della R.M. nella 2^a guerra mondiale*, sono state rievocate da Gino Birindelli in due articoli pubblicati con il suddetto titolo in «Bollettino d'Archivio» dell'USMM (n. 2, dicembre 1987, e nn. 1-2, marzo-giugno 1988).

[9] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 163.

[10] L'imprevidenza del Servizio Informazioni Segrete della Marina fu tale da non mettere in contatto gli equipaggi, prima della missione, con il tenente di vascello Tomasuolo, catturato fra i naufraghi della battaglia di Capo Matapan (28 marzo 1941), fuggito dai reticolati egiziani di Geneifa e rientrato in Italia. Tomasuolo era stato aiutato da persone che gli avevano procurato un passaporto spagnolo con il quale era riuscito a trasferirsi in Turchia. Le

Il cameriere, comunque, si dimostra comprensivo, accettando che i due vadano a cambiare. Già, ma dove? In banca certamente no; ammesso che fossero ancora aperte, occorreva esibire i documenti di identità, e loro ne avevano uno solo che attestava la loro appartenenza alla Regia Marina italiana. Cominciano a girare per trovare un cambio «libero», e lo trovano: uno strozzino, che cambia il pezzo con sole 380 piastre, sempre maledettamente poche ma pur sempre utili. Non avevano cambiato altre sterline, e cominciavano a pentirsene, anche se era stata un'opportuna misura di sicurezza per non dar troppo nell'occhio.

Aspettando la partenza del treno, vanno a prendere un po' di sole sulle sponde di un canale, cercando di far asciugare gli abiti fradici; mangiano qualcosa in una sudicia trattoria stando bene attenti, come due barboni, al costo di quello che consumano, per non trovarsi poi senza i soldi per il biglietto. Verso le 17,30, frammischiati in uno scompartimento gremito di popolani, partono finalmente per Rosetta dove arrivano intorno alle 19. È già buio. Mentre cercano un alberghetto od una locanda – hanno alle spalle una notte in bianco, e trascorsa nel modo che abbiamo visto – vengono fermati da un poliziotto: funzionario di turno, interrogatorio, solita storiella recitata in francese (anche perché l'uomo sembra capirlo poco) di internati francesi che si sono concessi una scappatella. Soldi ne hanno? Certamente, «...tanto che se vuol venire a cena con noi...». Lo stesso funzionario, dopo aver mangiato in uno squallido posto, li accompagna a una locanda dove andrà poi a svegliarli la mattina dopo. È molto disponibile, anche troppo; l'unica cosa che non è riuscito a fare è quella di cambiare altre cinque sterline, almeno cosí ha detto. Per levarselo di torno, Marceglia e Schergat gli danno anche una mancia; ora, veramente, delle 380 piastre non rimane piú traccia, ma non si può dire che non abbiano fruttato.

Gli ultimi spiccioli li spendono per comprare qualcosa da mettere sotto i denti, e poi si avviano per la strada che va verso il mare, con l'occhio attento alle barche dei pescatori ormeggiate lungo un canale. Se si vuole cercare di arrivare al fantomatico appuntamento con il sommergibile *Zaffiro*, bisogna impadronirsi di una barca; Marceglia è dell'avviso che sia preferibile dotarsi di un'imbarcazione a vela e puntare decisamente al largo, verso Creta ormai in mano tedesca dove, in una decina di giorni, si sarebbe potuti anche arrivare. Al tentativo con lo *Zaffiro*, giustamente, ci crede poco. Ma occorre acquistare viveri per il viaggio, e per farlo necessitano soldi.

Camminando ed almanaccando, si son fatte le 2 del pomeriggio. Uno stridore di freni: da una camionetta scende una decina di uomini della polizia costiera e, senza chiacchiere od indugi, vi caricano Mar-

indicazioni che poteva dare ai colleghi avrebbero potuto rivelarsi preziose. (Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 209.)

ceglia e Schergat. Questa volta è proprio finita. Probabilmente il poliziotto invadente e venale aveva sciolto la lingua. Al posto di polizia, vengono accuratamente perquisiti e le tessere della Regia Marina tagliano la testa al toro. Rifanno in treno il percorso fino ad Alessandria, questa volta ammanettati. Un capitano di fregata inglese stringe loro la mano, in un gesto molto britannico a sottintendere la sincera, sportiva ammirazione per un'azione da professionisti condotta in modo esemplare. [11]

«Forse» dirà poi Marceglia, «oltre a non disporre di denaro fummo anche un po' ingenui nella seconda parte della nostra avventura. Io persi una magnifica occasione quando, in una strada di Alessandria, sentii una ragazza parlare in italiano. Non la fermai subito, temendo di dare nell'occhio. Era molto bella e la guardavano tutti. Andai un po' avanti, per attenderla in un punto meno affollato. E quando mi voltai, non c'era piú. Magari, quella ragazza avrebbe potuto essere la nostra ancora di salvezza.» [12]

La terza coppia, De La Penne e Bianchi, dopo essere penetrata nel porto, puntava sul molo frangiflutti tenendosi all'esterno, anche per evitare i fasci di luce di un piroscafo che stava caricando, e faceva un lungo giro per non entrare nelle strettoie fra il molo stesso e la poppa delle navi francesi internate. Arrivava senza intoppi al posto d'ormeggio del proprio bersaglio, l'altra nave da battaglia la cui grossa mole, con le sue 30.000 tonnellate, si stagliava chiaramente nel buio. Tutto intorno allo scafo, c'era un'ostruzione retale parasiluri sorretta da galleggianti di forma sferica che, urtandosi fra loro, facevano molto rumore.

Erano da poco passate le 2. De La Penne cominciava ad essere in crisi: fin dal momento in cui era fuoriuscito dallo *Scirè*, la muta aveva cominciato a fare acqua ed ora, dopo quattro ore di mare, De La Penne, notevolmente infreddolito, accusava dolori, in particolare alle mani. Si rendeva perfettamente conto che non avrebbe potuto resistere ancora molto a lungo, ed anche per questo, per perdere meno tempo, decideva di oltrepassare l'ostruzione in superficie. Trovato un varco dove i galleggianti erano piú distanziati, il «maiale» vi passò deciso,

[11] A proposito di operazioni di esfiltrazione dopo le azioni dei mezzi d'assalto subacquei, è da ricordare quella del tenente genio navale Luigi Feltrinelli e del sottocapo palombaro Luciano Favale dopo la missione condotta sempre ad Alessandria, nella notte fra il 14 ed il 15 maggio 1942, rimasta senza esito a seguito di avaria del «maiale». Fu indubbiamente meglio organizzata ed i due operatori non furono costretti a vagabondare per la città, ma raggiunsero i giardini pubblici dove li attendeva un agente segreto che li trasferí in una casa sicura. L'ufficiale fu mimetizzato da un'opportuna storia di copertura e introdotto nella miglior società, frequentando persino ufficiali inglesi e divenendo il beniamino dei circoli eleganti. Lo accompagnava spesso una signora portoghese molto nota, e tutti sapevano che il «brillante straniero» era il suo amante. Solo dopo un mese l'*Intelligence Service* riuscí a scoprire il trucco. La polizia tese la rete intorno al nascondiglio di Feltrinelli che, indossata l'uniforme da fatica con stellette e gradi, si presentò in un commissariato dicendo al funzionario di servizio: «Sono il tenente Feltrinelli della marina italiana. Ho sentito dire che mi volevate conoscere». (Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 213.)

[12] Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 211.

anche se per un istante rimase impigliato con i timoni al cavetto di collegamento degli stessi galleggianti.

Tutto sembrava procedere per il meglio, ma le cose ad un tratto cominciarono a prendere una brutta piega. Le precarie condizioni fisiche di De La Penne gli impedivano di manovrare agevolmente l'apparecchio: nel fare la manovra per portarsi sotto carena, il mezzo urtava contro lo scafo, le mani non riuscivano a fermare il motore, che rimaneva avviato, e a manovrare il volantino, il «maiale» si «allargava», spinto dall'elica in movimento, si appesantiva e precipitava a picco su 17 metri di fondale. Ora bisognava orientarsi. Il pilota era costretto a risalire in superficie con l'«ascensore» (cosí gli operatori dei mezzi subacquei avevano battezzato la cordicella che, assicurata all'apparecchio ed avvolta intorno ad una rotella, consentiva loro di salire e ridiscendere senza dover ricercare il mezzo nel buio pesto del fondo).

Con la testa appena fuori dell'acqua De La Penne si rendeva conto di essere ad una quindicina di metri al traverso delle torri di prua della corazzata. A bordo tutto calmo. Non indugiò troppo nell'osservazione perché l'ossigeno che aveva dovuto dare in abbondanza al sacco del respiratore nella fase di risalita gli sfuggiva da tutti i lati della maschera, facendo un rumore indiavolato. Sceso di nuovo giú, cercò di rimettere in moto l'apparecchio, ed ecco la prima brutta sorpresa: il «maiale» non poteva muoversi: un cavetto d'acciaio si era impigliato fra le pale dell'elica e non si riusciva a rimuoverlo. La seconda sorpresa era ancora peggiore: Bianchi non c'era piú, era scomparso. De La Penne risalí in fretta per cercarlo, col cuore in gola per la sorte del suo secondo e dell'intera missione. Se Bianchi, com'era probabile, era tornato in superficie, l'allarme e la reazione del nemico non sarebbero tardati. A «quota occhiali», scrutava ansiosamente tutt'intorno, col rischio di essere illuminato da un riflettore che intanto s'era messo a girare lentamente.

Immersosi nuovamente, si ritrovò solo sul fondo con l'apparecchio immobilizzato. In un attimo, nella mente di De La Penne affiorò il ricordo della stessa maledetta sorte toccata al collega Birindelli circa un anno prima quando nella rada di Gibilterra, a soli 70 metri dalla *Barham*, rimasto privo anche lui del suo secondo e con il mezzo in avaria, era stato costretto a desistere da un attacco ormai destinato al successo. Non voleva finire anche lui cosí. Come Birindelli, decideva di trascinare a braccia il «maiale», sperando che la natura non rocciosa del fondale e la maggior vicinanza al bersaglio lo favorissero piú di lui. Che cos'era successo a Bianchi? Esaurito il respiratore – era un po' una specie di sorte obbligata per i «secondi», costretti per la loro posizione a bordo, a navigare sempre sott'acqua – era stato colto da un principio di svenimento ed era dovuto riemergere, sistemandosi sulla boa di prua della corazzata.

Da questo momento, l'avventuroso e drammatico svolgersi degli eventi non trova migliore descrizione delle essenziali espressioni con

le quali De La Penne redigeva la sua relazione di missione al rientro dalla prigionia, della quale pertanto riportiamo integralmente la parte finale:

«L'apparecchio si muove di qualche centimetro; non posso distinguere la bussola a causa delle nuvole di fango che sollevo lavorando. Ripeto la manovra. Sento una pompa alternativa e mi dirigo su di essa. Dopo qualche minuto sono tutto sudato. Gli occhiali sono appannati e non vedo piú nulla. Mi fermo e tento di pulire gli occhiali per verificare la rotta. Durante questa operazione allago la maschera. Provo a scaricare l'acqua dall'interno e non ci riesco. Devo quindi berla. Verificata la rotta che è quella che avevo in precedenza calcolato, ritengo che potrò dirigermi con sufficiente esattezza, guidato dal rumore della pompa. Ricomincio il lavoro. Sono tormentato dalla sete e dal pensiero di come potrò fare il lavoro in carena. In qualche momento mi sembra di non poter piú continuare per l'eccessiva fatica e per l'affanno e di dover quindi tornare a galla. La vicinanza, però, del bersaglio mi dà forza: non sono preoccupato per le eventuali bombe, ma solo dal pensiero di non poter arrivare sotto la carena. Dopo 20 minuti circa mi fermo e mi riposo un po'; riesco a leggere la rotta che è quella voluta. La profondità è ora di 14 metri. Il rumore della pompa è piú forte. Ricomincio a trascinare l'apparecchio e devo ancora appesantirlo dato che si alleggerisce per le variazioni di profondità. Questa volta compio il lavoro fermandomi piú spesso. Le pieghe del vestito mi fanno molto male. Sento che mi avvicino a causa dell'aumentare dei rumori della nave. Gli ultimi metri sono i piú duri; lavoro meccanicamente senza capire dove sono e cosa faccio. Mi accorgo che la pressione dell'acqua diminuisce. Mi fermo ancora per riposare e verificare la rotta, quindi ricomincio a trascinare l'apparecchio. Sono passati circa 40 minuti da quando ho cominciato. I rumori sono ora molto piú forti e finalmente urto con la testa contro lo scafo.

«Con l'ascensore eseguo un'ispezione per verificare la posizione in cui mi trovo sotto lo scafo. Non vi sono alette di rollio ma la larghezza della nave è tale che mi considero in buona posizione. Torno sull'apparecchio, metto immediatamente in moto le spolette, per evitare che una eventuale bomba di profondità mi impedisca di terminare la missione, e ricomincio a trascinare l'apparecchio fino al completo esaurimento delle mie forze. Copro quindi il cruscotto col fango per evitare che la luminosità possa indicare la posizione per eventuali ricerche, appesantisco completamente l'apparecchio e quindi, non ritenendo opportuno mollare le bombette incendiarie che possono localizzare facilmente l'apparecchio, mi porto in superficie lungo lo scafo. Appena a galla mi tolgo il respiratore e lo affondo: vedo che sono sotto le torri di prua. Nuoto per allontanarmi e dopo circa 10 minuti vengo chiamato a bordo. Continuo ad allontanarmi e da bordo mi illuminano con proiettori e mi tirano una scarica di mitragliatore. Vado allora sottobordo e mi dirigo sulla boa di prua della corazzata e lí trovo Bianchi che mi dice essere svenuto ed essersi quindi ripreso in superficie. Lo informo che l'apparecchio è a posto e che le spolette sono in moto. Intanto da bordo ci dicono frasi irridenti perché credono che la nostra missione sia fallita: parlano di italiani. Faccio notare a Bianchi che se aspettano un paio d'ore, avranno una diversa considerazione degli italiani. Intanto da bordo continuano a parlare ed a chiamarci. Pensando che debba salire a bordo per la catena dell'ancora, comincio ad arrampicarmi ma, trascorsi pochi secondi, vengo fatto segno ad un'altra scarica di mitragliatore. Scendo allora sulla boa e non mi muovo piú.

«Sono le tre e mezzo circa. Poco dopo si avvicina un motoscafo con due persone a bordo che ci ingiungono di alzare le mani. Al mio rifiuto non insistono: ci tolgono gli orologi e verificano se siamo armati. Saliamo dal barcarizzo di poppa: a bordo tutto è calmo. Veniamo portati in quadrato dove siamo messi sotto sorveglianza della fanteria di marina che ci fa segni di minaccia. Chiedo che mi diano una mano a togliere il vestito impermeabile e, mentre eseguo questa operazione, sono aiutato piuttosto brutalmente. Viene un ufficiale che mi chiede chi siamo e da dove veniamo; mi dice che

non abbiamo avuto fortuna. Consegno i miei documenti e vengo quindi accompagnato, insieme a Bianchi, dall'ufficiale stesso sul motoscafo. Ci impediscono di parlare fra noi. Il motoscafo dirige per Ras el-Tin. Veniamo portati dinnanzi ad una baracca. Siamo fortemente scortati. Bianchi viene portato dentro la baracca dove resta pochi minuti. Quando esce mi fa segno di non aver detto nulla. Quando mi introducono nella baracca, trovo un ufficiale armato di pistola che mi chiede in italiano dove ho messo l'apparecchio e mi consiglia di rispondergli perché lui è molto nervoso avendolo io fatto alzare a quell'ora di notte.

«Siccome non rispondo, mi dice che il mio palombaro ha già detto tutto. Non gli do retta ed allora mi dice che troverà il modo di farmi parlare. Torniamo sul motoscafo che dirige verso bordo; sono circa le 4. Troviamo a poppa il comandante della nave che mi chiede anche lui dove ho messo la carica. Poiché mi rifiuto di rispondere, vengo accompagnato dall'ufficiale di guardia e dalla scorta verso prua. Attraversiamo i corridoi mentre la gente sta ancora dormendo. Ci fermiamo davanti al portello di una cala; mi fanno scendere assieme a Bianchi ed alla scorta. Noto che sono appesi al soffitto maniglioni da catena ed altri strumenti di ferro. Chiedo dove siamo e mi dicono che siamo fra le due torri: ritengo quindi che la carica sia proprio sotto di noi. Gli uomini di scorta sono piuttosto pallidi e molto gentili. Mi danno da bere del rum e mi offrono delle sigarette; cercano anche di sapere qualcosa. Bianchi intanto si siede e si addormenta. Dai nastri del berretto dei marinai constato che sono sulla corazzata *Valiant.* Quando mancano circa 10 minuti all'eplosione chiedo di parlare con il comandante. Vengo portato a poppa alla presenza di quest'ultimo. Gli dico che fra pochi minuti la sua nave salterà, che non vi è piú niente da fare e che, se vuole, è ancora in tempo per mettere in salvo l'equipaggio. Il comandante mi chiede anche dove ho messo la carica e poiché non rispondo mi fa riaccompagnare nella cala.

«Mentre attraverso i corridoi, sento gli altoparlanti che danno l'ordine di sgombrare la nave che è stata attaccata dagli italiani e vedo la gente che corre verso poppa. Rinchiuso nuovamente nella cala, mentre scendo la scaletta dico a Bianchi che è andata male e che per noi è finita, ma che possiamo essere soddisfatti perché siamo riusciti a portare a termine la missione, malgrado tutto.

«Passano alcuni minuti ed avviene l'esplosione. La nave ha una fortissima scossa. Le luci si spengono ed il locale è invaso dal fumo. Sono circondato dai maniglioni che erano appesi al soffitto e che ora sono caduti. Non riporto ferite; solo un ginocchio mi duole essendo stato colpito di striscio da uno dei maniglioni stessi. La nave sbanda sulla sinistra. Apro un oblò che è molto vicino al mare sperando di poter uscire. Non mi è possibile farlo perché è troppo piccolo; lo lascio aperto sperando che possa essere un'altra via d'acqua. Aspetto qualche minuto. Il locale è illuminato dalla luce che penetra dall'oblò. Ritengo che non sia prudente restare ancora in questo locale; sento intanto che la nave poggia sul fondo e che continua a sbandare lentamente sulla sinistra. Salgo la scaletta e, trovato il portello aperto, mi avvio verso poppa; sono solo. A poppa vi è ancora gran parte dell'equipaggio che si alza in piedi al mio passaggio. Proseguo e vado dal comandante. In quel momento sta dando gli ordini per la salvezza della nave e gli chiedo dove ha messo il mio palombaro. Non mi risponde e l'ufficiale di guardia mi dice di tacere. La nave è sbandata di 4 o 5 gradi ed è ferma. Vedo da un orologio che sono le 6,15. Mi dirigo a poppa dove si trovano molti ufficiali e mi metto a guardare la *Queen Elisabeth* che è a circa 500 metri.

«Passano pochi minuti ed anche la *Queen Elisabeth* salta. Si solleva dall'acqua per qualche centimetro e dal fumaiolo escono pezzi di ferro, altri oggetti e nafta che arriva in coperta e sporca tutti quanti sono a poppa. Sono raggiunto da un ufficiale che mi chiede di dirgli sulla mia parola d'onore se sotto la nave vi sono altre cariche. Non rispondo e vengo di nuovo condotto nella cala. Dopo circa un quarto d'ora mi portano in quadrato dove posso finalmente sedermi e dove trovo Bianchi. Poco dopo mi imbarcano sul motoscafo e mi portano nuovamente a Ras el-Tin. Noto che l'ancora, che era appennellata di prua, è sommersa. Durante il percorso, l'ufficiale mi chiede se siamo

entrati dalle aperture che sono nel molo. A Ras el-Tin ci rinchiudono in due celle dove ci trattengono fin verso sera. Veniamo imbarcati su una camionetta che ci porta in un campo di prigionieri vicino ad Alessandria. Nel campo troviamo alcuni ufficiali italiani che hanno sentito nella mattinata le esplosioni. Senza mangiare ci sdraiamo a terra e dormiamo, benché bagnati, fino al mattino successivo.»[13]

La permanenza in campo di concentramento sarebbe stata lunga e dura, ma ad alleviarla era la soddisfatta consapevolezza di aver inflitto per primi, da soli e con le proprie mani, il piú duro colpo che la marina inglese avesse mai incassato. Rientrati dalla prigionia nel 1944, Durand De La Penne e Bianchi, cosí come gli altri due equipaggi, venivano decorati di medaglia d'oro al valor militare. Ad appuntarla sul petto di Durand De La Penne, era l'ammiraglio Sir Charles Morgan, capo della missione navale alleata in Italia e, all'epoca dei fatti, comandante della *Valiant.* Aveva chiesto personalmente questo privilegio, quasi a volersi emendare da un comportamento che, allora, non era stato precisamente quello di un gentiluomo. Ma gli inglesi, è noto, in certe cose non sono mai andati troppo per il sottile, salvo poi a dare lezioni di *fair play* a tutto il mondo. Forse è proprio per questo che lo hanno dominato per tanto tempo.

Dell'intera azione contro Alessandria, gli unici che non avevano avuto certezza del successo conseguito erano stati Marceglia e Schergat. Allontanandosi dalla zona del porto, avevano avuto la percezione di un sordo boato, ma poi in città non avevano potuto notare nessun segno rivelatore di una grossa notizia. In piú, Marceglia cominciava a nutrire forti dubbi sul come aveva regolato le spolette, stressato com'era dall'ultima fase del lavoro che, come s'è visto, aveva dovuto condurre da solo. Ma il giorno di Natale, ci fu, sotto l'immaginario albero che la nostalgia delle care immagini lontane rendeva ancora piú luccicante, il dono piú bello e desiderato: la testimonianza diretta di chi aveva visto tutto, e che questo «tutto» era andato per il meglio.[14]

La notte della vigilia, nella cella del carcere del Cairo che ospitava molti prigionieri italiani in transito verso i campi di concentramento, Marceglia e Schergat s'erano messi a fischiettare una canzone dei mezzi d'assalto, nata qualche mese prima durante la preparazione e già diffusasi fra tutti gli operatori. Dalle altre celle, un canto in sordina aveva risposto al richiamo. Commossi, avevano cosí saputo di esserci

[13] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., pp. 157-161.

[14] In una conversazione con Pegolotti alcuni anni dopo la guerra, Marceglia non nascondeva il rammarico per non essersi goduta la scena: «Avrei pagato non so cosa per assistere a quello spettacolo, e invece devo accontentarmi di vederlo su questa tela». Cosí dicendo, indicava all'interlocutore un quadro appeso alla parete del suo studio, *L'affondamento della «Queen Elisabeth»*, dipinto da Rudolf Claudus, un noto pittore di origine austriaca specializzatosi nel genere marinaro (era stato sottufficiale della Marina Imperiale nella prima guerra mondiale). Glielo aveva regalato Schergat, dopo averlo trovato a Genova nei caotici giorni dell'aprile 1945. Si vedevano due colonne d'acqua ed un vapore rossastro sprigionarsi attorno alla corazzata colpita a morte. Marceglia sorrideva, e con quel suo tono fra il timido e l'ironico commentava: «... forse non sarà stato esattamente cosí...». (Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 206.)

tutti, e la conferma l'avevano al mattino dopo, ritrovandosi alla messa di Natale cui avevano chiesto di partecipare. Anche questa volta gli inglesi erano stati colti da un raptus di ammirazione e di sportività: avevano consentito che in cella stessero insieme i tre ufficiali ai quali, inoltre, avevano inviato una bottiglia di champagne. De La Penne, l'unico che s'era goduto lo spettacolo delle esplosioni, lo raccontava agli amici. Gli occhi di chi parlava e di chi ascoltava erano umidi, e non era solo effetto dello champagne. [15]

Le esplosioni di quella favolosa notte erano avvenute a ritmo serrato, una dietro l'altra. Gli orari indicati nei vari rapporti e resoconti differiscono naturalmente nel computo dei minuti, in relazione all'inevitabile imprecisione dei ricordi ed alla componente emotiva dei testimoni oculari che poteva portare a differenti indicazioni. Ma sono particolari ininfluenti. Grosso modo, secondo una loro ricostruzione media, si può valutare intorno alle 6 lo scoppio della petroliera norvegese *Sagona*, ad opera di Martellotta e Marino, ed alle 6,15 l'esplosione della *Valiant*; intorno alle 6,25 quello della *Queen Elisabeth*.

Il colpo era stato ben portato. La *Sagona* era stata molto gravemente danneggiata, con un'ampia falla a poppa e grosse avarie alle eliche ed ai timoni, mentre il contiguo cacciatorpediniere *Jervis* aveva a sua volta riportato danni a prua che lo avrebbero tenuto in bacino per oltre un mese. Le due corazzate presentavano vasti e profondi squarci nella carena (12 metri per 12 sulla *Valiant*, mentre la *Queen Elisabeth* era immersa per circa 13 metri) tali da obbligare ad un laborioso recupero e ad una lunga permanenza in bacino ed in arsenali da cui sarà possibile un parziale rabberciamento che, tuttavia, non avrebbe piú reso utilizzabile la *Queen Elisabeth* in servizio di guerra mentre la *Valiant* avrebbe ripreso il mare solo nel 1943. Alla fine del conflitto, verranno avviate alla demolizione. [16] Il progettato incendio del porto era fallito, perché la petroliera era stata colpita a poppa, dove c'era poco carburante, ed inoltre l'effetto dell'esplosione aveva spinto la nafta all'interno della nave anziché all'esterno, per cui le bombe incendiarie erano scoppiate invano dal momento che l'acqua non era abbastanza impregnata di nafta. [17]

Ma ancor piú del colpo di mano e dei suoi effetti sulla struttura delle navi, era stata significativa l'implicazione strategica che ne derivava. Churchill, nella riunione segreta della Camera dei Comuni del 24 aprile successivo, dopo aver sommariamente descritto l'operazione italiana, diede una valutazione generale della situazione nella quale riconobbe che «... noi non abbiamo piú una squadra navale da battaglia nel Mediterraneo...» e che «... non vi era alcuna ragione per cui una

[15] Pegolotti, B., *op. cit.*, pp. 212-213.
[16] Borghese, J.V., *op. cit.*, p. 203.
[17] Anche in seguito, non si riuscí mai a distruggere totalmente le basi navali attaccate, perché la *Royal Navy* impiegava nafta ad alta densità e perciò difficilmente infiammabile, specie da cariche innescate come erano appunto quelle dei «maiali».

grande armata italo-tedesca non potesse essere sbarcata per invadere direttamente non solo la Libia, ma la Palestina o la Siria o l'Egitto stesso...». [18] Ma l'Asse non seppe sfruttare il successo; l'autobus passò senza che nessuno salisse a bordo, e non ne sarebbe passato un altro con le stesse favorevoli possibilità. Forse il corso della storia avrebbe potuto prendere un'altra piega; chissà.

Bocca di Serchio, una pineta e tanti commercianti di... «maiali» [19]

Non è cambiato molto, da allora. La pineta, il bosco, la riserva di caccia, le acque del Serchio che si confondono con quelle del mare, l'arenile tuttora selvaggio. Il mare non è piú limpido come una volta, certo, e sull'arenile abbondano cartacce e pezzi di plastica, i segni del progresso e dell'emancipazione delle masse. È probabile che vi sia anche qualche siringa. I pini secolari giungono fin quasi in riva al mare, e sopra di loro, in lontananza, scintilla il biancheggiare delle Alpi Apuane. Fra le chiome arboree, sembrano dissolversi il chiasso di Viareggio ed il traffico dell'Aurelia che scorre qualche chilometro piú su.

Se volgi lo sguardo intorno, vedi le stesse cose su cui posavano i «loro» occhi. Se chiudi i tuoi, senti solo il rumore del mare, mezzo secolo ti scivola addosso come se non fosse trascorso, lo stesso senso di silenzio e di pace di allora, come devono averlo sentito «loro». Ed un nodo ti prende alla gola, un senso di nostalgia un po' struggente ti pervade, il profumo di un'atmosfera lontana, perduta, quando la «droga» era un'altra, un misto di ardimento e coerenza, la consapevolezza serena che la via da seguire era una sola, la piú scomoda e quindi la piú giusta. E ti assale il rammarico di non averla vissuta con «loro», quell'atmosfera, ti senti come defraudato, penalizzato per aver consumato i tuoi anni in quest'epoca senza storia.

«Loro»: gli uomini dei mezzi d'assalto della Marina che qui, a Bocca di Serchio, avevano cominciato la favola bella. Era luminoso, quel settembre 1939, come sanno esserlo gli autunni di quel lembo di Toscana marinara nella cui dolcezza anche lo spiritaccio pungente dei suoi abitanti sembra stemperarsi in parte. Otto giovanotti si erano adunati nella casa dei guardiacaccia della tenuta Salviati, – richiesta dalla Marina ai duchi omonimi e prontamente concessa – una bella proprietà con tanto di riserva di caccia, a Nord del corso del Serchio che lo divideva da un'altra porzione piú vasta di pineta, a Sud, quella della tenuta reale di San Rossore. Era l'avanguardia di una centuria che si sarebbe avvicendata nei mesi e negli anni, gente che arrivava, partiva e non tornava indietro, salvo qualche rara eccezione.

La casa dei guardiacaccia era situata a poca distanza dal mare, pro-

[18] Toschi, E., *op. cit.*, p. 162.
[19] Cfr. anche, al riguardo, Borghese, J.V., *op. cit.*

prio verso la foce del Serchio, vicina al fitto canneto sul fiume. Era una rozza costruzione a due piani. Al piano terra c'era uno stanzone con un gran camino, come usava allora nelle campagne, dove si consumavano i pasti e che fungeva da sala-convegno. Quando erano arrivati i primi freddi, una stufa di terracotta era andata ad aggiungersi all'arredamento. Vicino al camino, una scala, ripida e sdrucciolevole, con gli scalini di pietra belli alti che a farli due, tre volte erano sufficienti a mantenere il tono muscolare, conduceva all'altro piano. Questa era la parte notte, su tre camere con i pavimenti di bei mattoni rossi le cui porte esterne si affacciavano su una terrazza spesso adoperata dagli inquilini per gli esercizi ginnici mattutini. In seguito, quando le file si erano andate ingrossando, erano sorte un'altra casa piú piccola ed una costruzione bassa e lunga, insieme ad un'altra piccola infrastruttura ad uso ripostiglio. In uno di quegli edifici, alloggiavano i sottufficiali che facevano da secondi uomini a bordo, tutti della specialità palombari, capo carismatico dei quali era Manzoni, contabile ed intendente di tutto il gruppo. Fra ufficiali e sottufficiali nessuna differenza morale e materiale: vita in comune, stessi sacrifici e privilegi, pochissima disciplina formale, molta sostanziale.

I «magnifici otto» della prima covata furono i soci fondatori del centro addestramento di Bocca di Serchio, che non ebbe mai una denominazione ben definita se non dopo l'azione di Malta, nell'estate 1941, allorché fu intitolato alla memoria di Teseo Tesei che in quell'azione era caduto. Tra essi, i piú bei nomi di violatori di basi nemiche, un vero e proprio «Gotha» dei nostri mezzi d'assalto navali: capitani genio navale Teseo Tesei ed Elios Toschi (gli ideatori e realizzatori dei «maiali»), capitano armi navali Gustavo Stefanini, capitano medico Bruno Falcomatà, tenenti di vascello Gino Birindelli ed Alberto Franzini, sottotenente di vascello Luigi Durand De La Penne, guardiamarina Giulio Centurione. Meno gli ultimi due ed il medico, erano tutti compagni di corso dell'Accademia dalla quale erano usciti guardiamarina nel 1931; Birindelli era il piú anziano, colui quindi al quale competeva il maggior livello gerarchico. Ma, come ricorda Toschi, «fra noi non esisteva una disciplina militare vera e propria, ma qualcosa di molto piú profondo e sostanziale: quello che noi chiamavamo lo spirito del Serchio».[20]

Conducevano una vita molto ritirata, agevolati dal naturale isolamento di un possedimento privato. Erano sempre in borghese, cercavano di passare inosservati, se si imbattevano in qualche conoscente che non ignorava la loro vera identità, tiravano fuori una storia di copertura di un campeggio o qualcosa del genere. Nessuno, nemmeno i familiari piú stretti, sapeva la vera ragione per cui si trovavano lí.

I criteri in base ai quali la scelta della Marina era caduta su Bocca di Serchio erano varî. Innanzitutto la vicinanza a La Spezia, centro

[20] Toschi, E., *op. cit.*, p. 41.

nevralgico della Marina con possibilità, per la XIV squadriglia sommergibili ivi dislocata e preposta alle prove ed agli addestramenti, di contrarre i tempi di navigazione. Fino ad allora, sin dall'aprile 1935, epoca in cui era cominciato il programma di addestramento per il personale designato ad armare i mezzi d'assalto ed erano iniziati i primi esperimenti con la «torpedine semovente» di Toschi e Tesei, le prove si erano svolte a La Spezia ed a Porto Santo Stefano, località poi dovute scartare per ragioni di segretezza (l'ultima aveva visto, alla fine di giugno 1936, l'arrivo di numerosi villeggianti fra cui non pochi stranieri) cosí come, anche se per altre ragioni, l'isola d'Elba. Fu prescelta allora Bocca di Serchio, che rispondeva ai necessari requisiti tecnici e di sicurezza.

La zona di mare antistante presentava fondali dolcemente digradanti, indispensabili per il prudente addestramento dei principianti e per quello intensivo di coloro che avevano già conseguito un certo grado di preparazione. Per avere una profondità di venti metri, occorreva spingersi due miglia al largo, cosa molto utile e pratica per gli allenamenti piú realistici. Inoltre, il Serchio, in corrispondenza della foce, è ricchissimo d'acqua in ogni stagione dell'anno ed è largo sugli 80 metri, nel suo ultimo tratto, sufficientemente profondo e tale da consentire la navigazione di piccole barche da carico profonde e ricoperte da una tettoia, le «bettoline». Ed erano proprio queste che dovevano trasportare i mezzi d'assalto e costituire anche il loro garage occulto, parcheggiate sulle sponde del fiume e seminascoste da ciuffi di canne.

La sicurezza e la riservatezza erano date dal fatto che, come si è detto, si trattava di una proprietà privata, come tale facilmente circoscrivibile. Specie sul versante Sud, dove confinava con la tenuta reale di San Rossore, il controllo era continuo ed efficace. Il re, fra l'altro, aveva fatto costruire una *dependance* a circa 200 metri dalla spiaggia, dove trascorreva in forma ancora piú privata i suoi soggiorni sul posto, ed alla quale, ovviamente, nessuno aveva accesso, il che aveva comportato pertanto sbarramenti e vigilanza anche sull'arenile. Lo stesso Vittorio Emanuele III, pur cosí vicino, sarebbe venuto a conoscenza della presenza degli assaltatori e li avrebbe visitati solo durante il secondo anno di guerra.

All'interno della tenuta Salviati, da questo punto di vista, problemi non ve ne furono mai. Per un fenomeno strano, fra gente mediterranea e per giunta toscana, nessuno sembrava vedesse o parlasse. Eppure, piú di una volta, i pescatori avevano trovato i tramagli gettati al largo tagliati, ed in un modo che non era certo stato fatto dai delfini. C'erano rimasti impigliati i «maiali», navigando a mezz'acqua, e gli operatori, nella fretta di uscirne, non erano andati troppo per il sottile. Ma non un reclamo, una domanda men che discreta. Sembrava si fosse creata, da sola, una tacita omertà. I quattro carabinieri distaccati da San Rossore che, in borghese e sotto le spoglie di guardiacaccia aggiunti, facevano da polizia militare, riferivano che, talvolta, la sera,

all'osteria di Migliarino, qualcuno chiedeva che ci facevano i marinai al Serchio. «Provano dei motori», era la risposta, e tutto finiva lí, e ci si rituffava nei problemi dello spariglio e della primiera.

Buone le qualità climatiche, ed altrettanto positive la solitudine e la lontananza da ogni stimolo che potesse far diminuire nel personale quella concentrazione psicofisica indispensabile per i compiti ai quali era destinato.

A Bocca di Serchio gli allenamenti avvenivano con carattere periodico di pendolarità, nel senso che il personale affluiva dalle rispettive sedi, effettuava quanto doveva e ad esse rientrava al termine delle operazioni. Solo dal settembre 1939, con l'arrivo dei primi otto ospiti, la base acquistava carattere permanente, e gli equipaggi vi stazionavano per periodi sempre piú lunghi pur continuando a mantenere le rispettive destinazioni di imbarco. Un giorno erano arrivati anche i barchini esplosivi, piccoli motoscafi a fondo piatto (come si è detto), velocissimi, con la prua tutta piena di tritolo. A poppa un grosso motore Alfa Romeo coricato sul fianco ed un grande volante. Il pilota, unico uomo imbarcato, siede su una tavoletta fuori bordo ed infila le gambe in due interstizi ai lati del motore. Il gioco è semplice, si fa per dire: forzato il porto nemico col motore al minimo, da distanza ravvicinata, ai primi chiarori dell'alba, via a tutto gas collimando la prua contro la nave prescelta. A 100 metri, blocco del volante e colpo di reni all'indietro, a galleggiare appassionatamente abbracciati alla tavoletta, anche per attutire gli effetti subacquei della propagazione dell'esplosione. C'erano stati poco, qualche corsa pazza sul Serchio e nello specchio di mare antistante, poi erano tornati a La Spezia dove avrebbero di lí in poi mantenuto la loro base.

Sul fiume, nei pressi della casa dei guardiacaccia, era ormeggiata fissa una bettolina un po' piú grande delle altre che fungeva da officina. Lí la gente passava le ore della tarda mattinata e del pomeriggio, per revisionare gli apparecchi e metterli a punto. Il lavoro vero e proprio aveva luogo di notte: quello era il momento del maggiore impegno, dove ciascuno collaudava il proprio potenziale fisico e nervoso e ripassava e rifiniva le varie tecniche e sistemi d'attacco.

Verso le 10 di sera cominciavano ad immergersi nel Serchio, con muta e respiratore. Lunghe passeggiate sul greto del fiume prima e sul fondo del mare poi, anche per 2-3 miglia, in pattuglia e con l'ausilio della bussola, in un'atmosfera irreale.

«Quelle marce, ricordava Stefanini, elettrizzavano. Sott'acqua, in piena notte, la impensata fosforescenza ci faceva pensare di essere personaggi immaginarî. Le esercitazioni si prolungavano fino alle 3 del mattino. Ci immergemmo in pieno inverno, nel mare a 6°-7°. Una notte nevicava.»[21]

Le marce avevano lo scopo di assuefare gli uomini alla profondità,

[21] Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 34.

in senso sia fisico che psicologico, ma nei primi tempi rientravano anche nell'ambito di un piano, successivamente abbandonato, che prevedeva che le cariche di esplosivo dovessero essere sganciate da aerei in acque basse, recuperate dagli operatori – per questo le marce venivano fatte anche con un quintale di tritolo sulle spalle, equilibrato a peso zero – e portate infine sotto le carene delle navi nemiche.

Il sommergibile *Ametista*, al comando del tenente di vascello Junio Valerio Borghese, che tanta parte doveva poi avere nelle azioni dei mezzi d'assalto, si recava piú volte nella zona di mare antistante il Serchio per addestrare gli uomini alla manovra di fuoriuscita dal sommergibile in affioramento e di messa in mare dei mezzi. Successivamente, tutti i piloti che avevano ultimato il corso di addestramento al Serchio raggiungevano due volte la settimana La Spezia dove, messi in mare da un sommergibile o da un'imbarcazione, effettuavano una completa esercitazione di attacco: navigazione di avvicinamento, superamento delle ostruzioni retali, navigazione occulta all'interno del porto, avvicinamento al bersaglio, applicazione della carica alla carena, allontanamento. Fungeva generalmente da bersaglio il vecchio incrociatore *San Marco* ormeggiato nell'insenatura del Varignano. Alla fine, verso le 4 del mattino, tutti a bordo del *San Marco* per una cena calda. Ricorda Borghese:

«Ho viva nella memoria la scena, tante volte ripetuta, di quelle cene nel disadorno quadrato: un'unica tavola, cui prendevano posto a fianco a fianco ufficiali, sottufficiali e marinai usciti allora da un'improba fatica, il volto ancora solcato dai segni della maschera, magnifici ragazzi, cuori generosi, muscoli d'acciaio, polmoni a tutta prova; rosse le mani e gonfie per l'arresto del sangue dovuto ai polsini elastici del vestito da sommozzatore, e con i polpastrelli rugosi per la lunga permanenza in acqua.»[22]

In seguito, erano arrivate due motobarche della Marina che trasportavano gli equipaggi al largo, rimorchiando gli apparecchi. La gente scendeva in acqua a coppie. Partivano ogni volta da distanze sempre maggiori per allenarsi a resistere a percorsi sempre piú lunghi, e per affinare al meglio la precisione della navigazione subacquea. Toschi rievoca con nostalgia:

«È un lavoro fantastico. Per ore, rinserrati nelle tute e nelle maschere, respirando ossigeno puro, in un alone nero e stagliato fra strisce fosforescenti, parte in superficie e parte sul fondo a 15 metri, avanziamo allenandoci all'ignoto. Perché il principale allenamento è proprio questo: credere che tutto vada come previsto, credere agli strumenti, alla bussola, al cronometro, al proprio ragionamento senza alcun conforto sensorio.»[23]

Se la navigazione era stata condotta correttamente, cozzavano contro l'ostruzione retale, simile a quella che avrebbe ostruito i porti nemici, posta a circa tre miglia dalla costa, marcata in superficie da gavitelli e boe cilindriche unite da una catena, attaccata alla quale pen-

[22] Borghese, J.V., *op. cit.*, pp. 60-61.
[23] Toschi, E., *op. cit.*, pp. 43-44.

deva la lunga rete fatta di anelli di cavo d'acciaio che scendeva fino a toccare il fondo, circa sui 20 metri, dove si trascinava libera per non essere danneggiata dalle correnti. Il «maiale» arrivava sommerso fino allo sbarramento e qui si fermava. I due operatori, per aprirsi il varco oltre la rete, si dividevano i compiti. La tecnica era questa: uno si arrampicava fino a metà rete, passava una cima fra anello ed anello legandone un capo a quello piú basso, dopodiché cominciava a tirare. Il compagno, da sotto, tenendosi ben piantato sul fondale, collaborava cercando di alzare la rete, ponendosi ad un certo punto, quando il sollevamento aveva raggiunto un determinato grado, sotto di essa per assecondare meglio il movimento. Allorché il varco era ritenuto sufficiente, i due si riunivano presso l'apparecchio e lo spingevano a braccia dall'altra parte dell'ostruzione.[24] Poi puntavano verso una delle due motobarche che fungeva da bersaglio, estremamente ridotto rispetto a quello che sarebbe stato il vero, e perciò ancora piú efficace, il cui ritrovamento, piú o meno approssimato, attestava l'ulteriore, corretta condotta della navigazione.

Ma non andava sempre cosí liscia. Ecco come Toschi, con molta efficacia espressiva, riesce a rendere quello che non poche volte poteva accadere. Gli operatori hanno appena sollevato la rete e

«a palmo a palmo il varco si apre sempre piú, ma la gioia del libero ed inebriante volo subacqueo di poco fa è finita. Sono tutto sudato, le mani mi dolgono, una violenta emicrania mi tormenta le tempie. L'erogatore dell'ossigeno non funziona regolarmente. Dopo piú di mezz'ora di sforzi, che per essere subacquei sono quasi sovrumani, vedo l'acqua appannarsi, gli occhi mi si riempiono di stelline colorate. Sono i primi sintomi dell'intossicazione da ossigeno. Il palombaro non sta molto meglio di me; lo vedo spesso abbandonarsi a fluttuare nell'acqua. Forse si riposa, forse sta perdendo lentamente cognizione di sé. La soluzione sarebbe facile: abbandonare tutto e risalire subito alla superficie. Ma noi siamo qui proprio per la soluzione contraria. Resistere, controllare fino all'estremo le nostre reazioni coscienti ed anche quelle incoscienti del terrore, dell'affanno che prende l'uomo prossimo a svenire sott'acqua.

«Quante volte, per le tante esperienze personali, abbiamo parlato fra noi dell'orgasmo che prende l'uomo in pericolo, un pericolo invisibile, ignoto nelle sue conseguenze, nelle profondità del mare. La prima regola che abbiamo stabilito nelle nostre discussioni, anche con dati scientifici, è appunto di lottare strenuamente contro il collasso psicologico. Forza, forza, forza contro l'affanno, contro il terrore. Calmarsi, respirare lentamente, profondamente e pensare alle prime piccole cose da fare, senza preoccuparsi delle cose piú gravi: soprattutto della morte. Occupare il cervello con idee piccole e concrete è la cura psicologica piú importante per chi rischia la vita contro le fredde forze della natura. È il modo piú efficace per trasformare la paura in coraggio, l'orgasmo in tranquilla determinazione.

«Ci riposiamo risalendo leggermente di quota. Poi riprendiamo lentamente il lavoro. Il varco ora è superabile. Risalgo sull'apparecchio e lo metto in moto. Il palombaro lo guida infilandone la prua nel foro. Siamo passati. Ripartiamo. Risalendo di quota i

[24] In seguito, si cercò di agevolare l'operazione con la dotazione di un alza-reti automatico ad aria compressa, di cesoie ed altri ausili tagliareti. Gli inglesi, dal canto loro, rinforzarono le ostruzioni retali munendole di un imbando, cioè di un prolungamento della rete che era come uno strascico, per cui la rete stessa non si limitava ad appoggiarsi sul fondo, ma vi si trascinava per 5-6 metri, aumentando notevolmente il suo peso.

disturbi passano, l'emicrania è meno intensa. Affioro a "quota occhiali"; il finto bersaglio non è molto lontano. Lo rilevo esattamente, mettendolo di prua sulla bussola. Poi riparto. Riprende il volo fra le acque sopra foreste sottomarine. Ogni tanto una chiazza biancastra di sabbia, piú profonda, riflette i raggi del sole ormai alto sull'orizzonte.»[25]

Finita l'esercitazione si risaliva a bordo, fradici di umidità, la gola arsa dall'ossigeno, gli occhi rossi per lo spasimo di vedere, le mani ridotte a rugose ventose. Anche le ossa scricchiolavano per i reumi, ma ogni giorno che passava spariva sempre piú dai cuori l'ansia dei rischi, l'angoscia dell'ignoto. Era stato proprio nel corso di una di queste esercitazioni che era nato il nomignolo di «maiale» per il mezzo d'assalto. Era una sera di bassa marea e la motobarca che rientrava con alcuni equipaggi riusciva a superare a stento la barriera sabbiosa sul fiume, in corrispondenza della foce, mentre l'apparecchio, che seguiva a rimorchio semi-sommerso, si infilava nella sabbia non dando cenno di volerne uscire. Gli operatori, scesi in acqua, si mettevano a trascinare il mezzo verso le acque interne del fiume sulle quali, una volta pervenutovi, il mezzo dondolava tranquillamente emettendo da sotto il muso uno strano rumore di rigurgito, causato probabilmente dalla risacca che lo investiva, come quello del suino che grufola nel truogolo. Tesei, porgendo la cima di rimorchio ad uno dei sottufficiali palombari che costituivano i «secondi», gli diceva: «Dai, lega tu il maiale».[26] Da allora, i nominativi, piú serî e tecnicamente ortodossi, di «torpedine semovente» e «siluro a lenta corsa» sarebbero rimasti riservati alle comunicazioni ed ai carteggi ufficiali. Per tutti, sempre, il mezzo subacqueo sarebbe rimasto il «maiale», quasi una forma simpatica di stemperarne un po' la notorietà e la gloria che avrebbe accumulato su di sé. E poi era anche un'espressione comoda, per i suoi utenti, un termine in codice che consentiva loro di parlarne in ogni ambiente ed in ogni circostanza. Una sera, mentre erano a cena in un ristorante di Viareggio dove già altre volte erano stati (in genere andavano al «Buonamico»), sentirono che un cameriere, parlando con qualcuno che domandava chi fossero quei giovanotti, cosí rispondeva: « *Ma, 'un sò miha, m'è parso di 'apire che sien commercianti di maiàli*».

Già, le cene di Viareggio. Erano l'unico «sprazzo di vita» che ogni tanto si concedevano. Due passi sul lungomare, un commento salace su qualche donna, un modo di spezzare la spartana (almeno nei primi tempi) monotonia della mensa della base, un'orchestrina con l'ultimo successo di Rabagliati, un modo per rilassarsi un attimo. Sí, certo, ma, alla fine, anche tanta voglia di rientrare, là nel buio della pineta, lon-

[25] Toschi, E., *op. cit.*, pp. 49-51.
[26] Toschi, E. *op. cit.*, p. 47. C'è anche un'altra versione, che ha sempre come protagonista Tesei ma come scenario il fondale marino e la rete d'ostruzione. Ad evitare che l'apparecchio fosse portato via dalla corrente, mentre gli operatori effettuavano l'operazione di sollevamento della rete, Tesei ordinava al suo secondo di legarlo ad un anello della rete stessa dicendogli: «Lega il maiale» (grazie ad una lamina vibratile immessa nella maschera, sott'acqua si parlava e si sentiva). (Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 37.)

tano da questo clima beatamente indifferente, tuttora futilmente attaccato alle superficialità del tempo di pace, quasi che la guerra dovesse provenire da un altro pianeta. Tornare a Bocca di Serchio, reimmergersi nella concentrazione del lavoro da fare, nell'ansia dell'attesa del giorno in cui lo si sarebbe messo a frutto. Bocca di Serchio: il calore dei compagni, le risate, le discussioni, i litigi, il gusto di stare insieme. La certezza di capire e di essere capiti, di non aver bisogno di troppe parole, di essere sintonizzati sulla stessa frequenza morale e spirituale.

Era bella la vita, al Serchio. Al rientro dalle esercitazioni notturne, giganteschi piatti di pastasciutta e bicchieri di rosso rimettevano a posto i conti con lo stomaco che era stato, ovviamente, lasciato sgombro alla partenza. Due chiacchiere, e poi tutti a letto. Ronfate sonore, di cui nessuno s'accorgeva piú di tanto perché la stanchezza non concedeva certi lussi. Al risveglio, in tarda mattinata, riunione alla bettolina-officina con tutto il personale per il commento del lavoro della notte precedente, per l'approntamento di quello futuro, per la revisione degli apparecchi. Nei giorni in cui non erano previste uscite notturne, o non successivi a queste, il ritmo era diverso. Sveglia per tempo e preparazione ginnica di base, molto accurata, cui ognuno aggiungeva poi una variante personalizzata che spesso suscitava frizzi e lazzi da parte degli altri come nel caso, ad esempio, delle tecniche yoga di Franzini. Poi solita attività di gruppo come sopra, svolta con piú ampio lasso di tempo.

Ma quello che era piú interessante, di là dall'attività professionale a fattor comune che aveva naturalmente un carattere di omogeneità, era il quadro ambientale di Bocca di Serchio, il confluire nella rozza casa dei guardiacaccia di alcune personalità spiccate, ricche di connotazioni complesse, variegate, qualcuna difficile ed anche contorta, che conferiva alla comunità un tono vivo e spumeggiante, talvolta decisamente un po' matto. E poi, la vita andava un po' movimentata, anche per rompere la regolarità che cadenzava i ritmi di lavoro e per superare i momenti di inevitabile saturazione che l'esistenza in comune comportava, i periodi di depressione individuale e collettiva, l'uggiosità di certe interminabili giornate piovose, il peso di un isolamento che a lungo andare non poteva non farsi sentire. C'era bisogno di valvole di scarico, e grazie a Dio le idee non mancavano. Un passatempo abbastanza in voga era quello di fare a revolverate. Chi stava sotto, davanti all'ingresso della casa dei guardiacaccia, sparava a chi stava sopra, sulla terrazza, e l'abilità dei primi era nell'addossarsi tempestivamente al muro e quella dei secondi di defilarsi altrettanto tempestivamente, all'insegna del piú genuino *saloon* del West. Toschi pretendeva, addentrandosi abusivamente nella riserva di caccia, di far fuori il cinghiale con la pistola d'ordinanza; sparacchiando qua e là, un giorno impaurí tanto le povere bestie da spingerle in buon numero sulla pubblica strada. Tesei ridacchiava sotto i baffetti, che aveva neri e pungenti come

il suo spiritaccio toscano: «Siete dei bischeri, dei dilettanti: un buon tiratore deve centrare la "o" del "Corriere della Sera" da 10 metri, al primo colpo...». Non gli avevano dato il tempo di finire la frase, l'avevano messo alla prova, e lui aveva eliminato la «o» dalla testata del giornale. Poi era tornato a dedicarsi ai conigli, di cui aveva messo su un allevamento.

Durand De La Penne era un altro maniaco del tiro a segno, solo che a volte tendeva ad esercitarlo, oltre che contro le galline, anche contro bersagli umani rappresentati dai colleghi che obbligava a distendersi ventre a terra. Oppure rompeva loro i timpani con il martellare di un paio di zoccoli di legno con i quali andava su e giú per la ripida scala interna dell'alloggio. A Tesei, in un certo periodo, era venuta a sua volta un'altra mania, quella della beccaccia. Avendo individuato che verso le 5 del pomeriggio ne passava una, puntuale come un orologio, lui si appostava e non c'era verso di rimuoverlo; fino a che non avesse esaurito i colpi non si poteva far conto su di lui, e se si doveva andare a prendere l'aperitivo a Viareggio bisognava far aspettare l'automobile; tutti incavolatissimi. Non la prese mai, nonostante la sua comprovata abilità di tiratore. Agli sfottò, rispondeva serafico: «Io non vado mica per prenderla; vado per dimostrare a me stesso che, malgrado tutto, posso anche sbagliare».

Tra lui e Franzini c'era stato all'inizio un contenzioso di ordine gastronomico. Con la sua concezione ascetica e spartana della vita, Tesei aveva un po' influenzato tutti, e alla mensa di mezzogiorno si mangiavano cose semplicissime e ripetitive, qualche volta magari anche in scatola. Franzini non la pensava cosí. Era un tipo molto originale, conversatore brillantissimo, epicureo; gli piacevano tutte le cose belle, eleganti, comode, buone. Contestò subito Tesei:

«Potremo anche morire, ma intanto ora siamo vivi e non si vede perché non dobbiamo trattarci meglio che si può.»

E da quel giorno anche la mensa di mezzogiorno era divenuta meno frugale. Birindelli cercava di catturare al laccio le volpi; Toschi, dopo le sfortunate vicende balistiche con i cinghiali, aveva ripiegato su bisce, serpentelli, ramarri e lucertoloni, e correva di qua e di là menando bastonate. Stefanini scriveva lunghe, bellissime lettere ad un amore lontano, e qualche volta si astraeva dal suo sogno romantico per sfidare Toschi in accanite partite a carte durante le quali le urla di entrambi salivano al cielo.

A livello collettivo, uno degli svaghi preferiti era dato dalle partite di palla a volo, combattutissime, con un accanimento nel voler vincere a tutti i costi che sembrava dovesse dipenderne lo stesso esito della guerra in corso. Per un certo periodo, si erano armati di vanghe ed altri attrezzi da sterratore ed avevano corretto il corso delle acque alla bocca del fiume, in modo da farlo sfociare piú diritto in mare, con il che avevano sortito il duplice effetto di migliorare l'uscita e l'entrata

dei mezzi di cui si servivano e di rafforzare la muscolatura delle braccia. La cura del fisico era importantissima, si erano autodisciplinati in molte cose, tra cui il fumo, pressoché bandito; poteva condizionare l'esito di una missione, ed i fatti avrebbero dato loro ragione.

Verso i primi mesi del 1940 erano finalmente arrivate le prime spolette ad orologeria per l'innesco a tempo delle cariche. Prove a non finire, perché l'argomento era troppo delicato e non c'era da prenderlo sottogamba. Se lo dicevano fra loro scherzando, ma in ciascuno era viva l'ossessione che una carica, una volta piazzata sotto l'obiettivo, non sarebbe esplosa per il mancato funzionamento del meccanismo ad orologeria. Su questo punto, bisognava acquisire la certezza assoluta. Soluzione: metterne ogni tanto una sul comodino di Tesei, Stefanini e Falcomatà, i piú mattinieri, con una piccola carica detonante sotto il percussore. Il botto mattutino fece elevare il tasso di imprecazioni per diverso tempo, ma concorse ad eliminare un grosso dubbio.

Quelle che, però, erano in grande onore erano le disquisizioni dialettiche, interminabili, capziose, a spaccare il capello in dodici, il piú delle volte sfocianti in discussioni veementi e feroci, dove la polemica era dappertutto, anche quando sarebbe potuta non esserci. Era, oltre che un'altra valvola di sfogo, anche un bisogno di comunicare in forma libera, senza remore, le stesse che invece dovevano avere con tutti gli altri, compresi i propri affetti ed amori. Mai avrebbero potuto aprirsi, confidarsi con le loro donne, parlare di quell'eremitaggio, del perché lo conducevano, dei problemi che ne derivavano. Nemmeno il nome di Bocca di Serchio poteva, giustamente, essere pronunciato; la posta diretta loro veniva indirizzata al Ministero della Marina, che provvedeva poi a smistarla.

Nelle discussioni, Tesei e Toschi la facevano da padroni, ma forse ancora piú di loro vi si distingueva un'altra delle figure indimenticabili del Serchio, il capitano medico Bruno Falcomatà. Abbiamo letto ciò che di lui hanno scritto Toschi, Borghese e Pegolotti, ma soprattutto c'è rimasto il ricordo della descrizione fattaci un giorno ormai lontano da Spaccarelli in una delle occasioni professionali nelle quali si ebbe l'opportunità di incontrarlo.[27] Non avevamo un registratore, allora, ma il dialogo c'è rimasto cosí impresso nella mente che possiamo riportarlo, anche con l'ausilio di qualche appunto preso «a caldo», quasi testualmente:

«Professore, è vero che Falcomatà, pur non essendo un assaltatore, è stata una delle figure piú rappresentative del gruppo?»

«Certo, e non poteva non esserlo. Bruno era uno di quegli uomini che, quando l'hai incontrato, tremi al pensiero che avresti potuto non incontrarlo.»

«Perché, che cosa aveva di speciale?»

«Tutto e niente. Sapeva assommare in sé la normalità della gente comune ed i tratti del genialoide; era scontato ed estroso allo stesso tempo, calmo e mite fino alla piattezza ed estroso fino alla bizzarria. Ma soprattutto era buono... di quell'essere buoni "dentro", per vocazione... ecco, se dovessi identificare la bontà con una persona penserei a lui... una bontà non letteraria, una bontà vera, silenziosa, fatta di presenza riservata, di disponibilità. Potevi contare su Bruno, sempre, per ogni cosa, senza limiti e senza riserve.»

«Quindi non era solo il medico della flottiglia, era anche qualcosa di piú?»

«Era uno della banda, in tutto e per tutto, che si occupava "anche" della salute degli altri. Mezzo scienziato, mezzo samaritano. Al mattino si alzava prestissimo, andava a Pisa a fare l'assistente volontario in una delle cliniche universitarie (mi pare fosse quella di malattie infettive o di pediatria, non ricordo), ci teneva alla libera docenza, un giorno, chissà, dopo la guerra. Poi rientrava al Serchio, e faceva il medico condotto. Mi fanno ridere, i "mutualisti" di oggi; visitava tutti, guardiacaccia, pescatori, soprattutto i loro figli, distribuiva campioni medicinali, qualche volta li comprava lui stesso con i suoi soldi.»

«E con voi, com'era?»

«Te l'ho detto, era uno dei nostri. Come medico, gli equipaggi rappresentavano un problema che all'inizio era solo di selezione, ma poi diventava di controllo sulle condizioni di alcuni apparati, specie quello polmonare e cardiocircolatorio, che piú degli altri erano sottoposti alla fatica, all'usura ed allo stress delle immersioni. Doveva essere anche fiscale, era un ruolo che gli competeva, il meno gradevole, il piú antipatico; tutto sommato faceva i nostri interessi. In questo aveva un pudore verginale. Quando doveva metterti a riposo per un certo tempo, sospendere qualcuno dall'attività subacquea, diventava silenzioso, prendeva l'aspetto di quei cani dagli occhi buoni e tristi, sembrava cercasse in ogni modo di far capire che non voleva farlo ma, perdio, doveva farlo, "neh, ma io che devo fa', tu stai scassato assai, non è cosa".»

«E la reazione dell'altro qual era?»

«E cosa volevi reagire? Sapevi che stava facendo il tuo bene, che anzi aveva cercato di dilazionare un provvedimento che andava preso prima e che lui aveva tirato in lungo, gasato anche lui dall'aria che tirava, tutti in prima fila a chi faceva di piú, assatanati, con la voglia di spaccare il mondo oltre che le navi inglesi.»

«Era anche un ottimo psicologo, vero?»

«Bah, non lo so, è difficile, vedi, dargli questa etichetta, la riterrei riduttiva. Era soprattutto un amico, uno che viveva con noi la nostra stessa vita, uno a cui sapevi che potevi raccontare tutto, certo di essere capito. Che poi in tutto questo c'entrasse la psicologia o la sua napoletanità, non lo so. O forse sí, credo che fosse la seconda.»

«Ho letto che era un "fine dicitore".»

«Dí pure che era uno scassa..., quando attaccava non la finiva piú. Cavilloso, ma era un godimento, sentirlo. Maneggiava il latino con classe, con citazioni che l'intonazione partenopea rendeva ancor piú godibili. Sapeva a memoria interi versi di Orazio.

[27] Spaccarelli era stato anche lui un operatore dei mezzi d'assalto subacquei. Sottotenente medico della Marina, aveva lasciato il camice per entrare a far parte della specialità, perpetuando la schiera dei medici assaltatori iniziata nel 1918 dal tenente Raffaele Paolucci, divenuto poi chirurgo di fama internazionale, che con Rossetti aveva affondato la corazzata austriaca *Viribus Unitis*, nel porto di Pola. Era arrivato alla X^a nei primi mesi del 1941, cooptato proprio da Falcomatà che si era adoperato per esaudire il desiderio del collega. Nel 1941 aveva preso parte, a bordo del sommergibile *Scirè*, alle missioni contro Gibilterra, in settembre, e contro Alessandria in dicembre, fungendo in quest'ultima da operatore di riserva. Nel maggio 1942, in un altro tentativo di forzamento di Alessandria, era stato catturato. Dopo la guerra, aveva fatto una brillante carriera professionale divenendo primario neurochirurgo in un ospedale romano. Personalità complessa, carattere tutt'altro che facile, si distendeva quando parlava – ma non con tutti, anzi in questo era molto selettivo – di quelli che chiamava «gli anni veri» della sua vita. Morí verso la metà degli anni Sessanta, in un incidente automobilistico, mentre di notte si recava in una cittadina dove era stato chiamato d'urgenza per un consulto.

Alcuni li aveva scritti a stampatello su un cartello che aveva attaccato ad una ruota di timone che stava appesa al soffitto della stanza della mensa...»

«"Beati i mercanti, dice il vecchio soldato cui lunghi anni di servizio non hanno lasciato che reumi", l'ho letto in un libro di Pegolotti.»

«...sí, credo dicessero proprio cosí. Quando non recitava in latino, ti attaccava lunghissimi bottoni sui treni. Sapeva tutto. Il padre era stato funzionario delle ferrovie, e gli aveva trasmesso il bacillo. "Paglietta" (già, lo chiamavamo cosí, un soprannome alla toscana che gli aveva affibiato qualcuno di noi, forse Birindelli, per sottolineare la sua tendenza alla minuziosità nelle discussioni) citava a memoria orari, anche delle linee secondarie, potenza delle locomotive, peso dei vagoni, numero e dislocazione dei passaggi a livello non custoditi. Roba da matti.»

«Mi par di capire che dovevate volergli tutti un gran bene...»

«E come facevi a non volergliene? Uscivi dall'acqua, alle 3 del mattino, e te lo trovavi lí, con quei suoi occhi che ti scrutavano dietro gli occhiali, sembrava di rivedere tuo padre quando tornavi a casa tardi la sera, la stessa apprensione affettuosa, fatta di silenzi scrutatori. Ed era sempre cosí, sugli argini del Serchio od a bordo del sommergibile o sul *San Marco*, dopo l'addestramento, col suo stetoscopio e l'apparecchio per misurare la pressione, era sempre presente, non si poteva sfuggirgli, e la gente non ne aveva la minima intenzione, era contenta che fosse cosí, voleva che fosse cosí. E se aveva una pena, una preoccupazione, un problema, da chi andava a parlarne se non da "Paglietta"?»

«Era il modo piú giusto di fare il medico in quell'ambiente, no?»

«Sí, certo, ma non era il frutto di un ragionamento o di un programma. Era il suo modo di essere naturale, come medico ma soprattutto come uomo. Era fatto cosí, non avrebbe potuto esserlo in altra maniera. E lo dimostrò anche nel modo di morire.»

«Non era obbligato a partecipare anche lui all'azione su Malta, no?»

«No, non lo era. Ma lo volle ostinatamente, con quella sua insistenza bonaria ma pertinace, capace di perforare le pietre. Non poteva non essere presente pure quella notte, mentre la sua gente era in azione, anche se le acque non erano quelle di Bocca di Serchio o di La Spezia ma quelle di Malta, con tante probabilità di lasciarci la pelle, come infatti fu. Nessuno avrebbe potuto rifiutarglielo... e poi... sai che ti dico? Faceva piacere a tutti che ci fosse anche "Paglietta", al rientro dall'azione la sua figura allampanata si sarebbe stagliata nella notte, i baffetti un po' umidi di salsedine, gli occhi scrutatori dietro le lenti, "tutto a posto, *guagliò?*", ti avrebbe sentito il polso, era tuo padre che ti aspettava alzato e preoccupato perché eri rientrato tardi... È morto con loro, con Moccagatta, con Giorgetto Giobbe, con Parodi e con gli altri, tutti insieme, come al Serchio.»

Dalle discussioni uscivano ancora piú uniti. Il gruppo era molto saldo, a dispetto delle diversità dei caratteri e di qualche mattana. A fattor comune, un solo pensiero, un solo impegno, un solo fine: mettere a punto uomini e mezzi ed aguzzare l'ingegno per trovare il modo di colpire il nemico il piú duramente possibile. La politica, le illusioni di una guerra breve e, piú tardi, le improvvise esaltazioni per un successo e le depressioni per un fallimento, erano cose che non rientravano nella mentalità del Serchio. A parte le dispute verbali ammazzatempo e scaricanervi, le chiacchiere e le discussioni erano quasi sempre professionali. Nei primi tempi si dibattevano le deficienze ed i possibili rimedi, i punti sui quali occorreva dare una vigorosa sterzata alla mentalità ed ai sistemi tradizionali. Era preferibile avvicinare gli operatori alle basi nemiche con il sommergibile o con l'aereo? E giú ipotesi, tesi, vantaggi ed inconvenienti, proposte, varianti, soluzioni. A

guerra iniziata, tutti intorno ai tavoli, concentrati sulle carte e sulle fotografie aeree di Malta, Alessandria, Gibilterra. Ci passavano ore, incollati alla lente di ingrandimento, aggiornandole con gli ultimi dati informativi, ma soprattutto studiandole, cercando di fissare nella memoria ostruzioni, moli, bacini, posti d'ormeggio, banchine, difese, in modo da girarci dentro un giorno col buio pesto come nel cortile di casa.

I fogli del calendario scivolavano via uno sull'altro sulla riva del fiume. Un tardo pomeriggio di giugno già caldo, con le bettoline a cullarsi placide sulle acque che un sole ancora alto intiepidiva ed impreziosiva di filamenti luccicanti, la radio aveva annunciato che era iniziata la guerra. Si cominciava a far sul serio.

O meglio, si sarebbe dovuto cominciare a far sul serio. Come efficacemente compendiato da Borghese,

«... a cosí elevate caratteristiche del personale facevano riscontro la scarsità dei mezzi a disposizione, la diffidenza verso la specialità, la non chiara visione delle possibilità reali delle nuove armi, il dubbio sulla loro efficacia, la mancanza, infine, di un organico e lungimirante piano di impiego. Era cosí sbarrata la via ad un grande successo italiano contro la flotta inglese, un tempestivo attacco in massa che avrebbe potuto mutare, e forse capovolgere, il corso della guerra.»[28]

Troppo tempo era stato perduto, per la tendenza, forse inevitabile, di dare la precedenza al nucleo essenziale della flotta.

A Bocca di Serchio, quella sera del 10 giugno 1940, gli uomini andarono a letto serî, consapevoli della severità dell'ora, della responsabilità che gravava su di loro ancor piú che su altri. Ma era una serietà serena, la stessa del pugile che va al centro ring dopo il gong della prima ripresa. Le ansie, gli arrovellamenti, le insicurezze, tutto si dissolveva nell'avvio verso l'azione. C'era la guerra, bisognava farla bene, possibilmente vincerla, o quanto meno non perderla con ignominia. E si accingevano a farla con questi scopi, esattamente come, nello stesso momento, molti altri si apprestavano a sabotarla, per scopi assolutamente opposti e per i quali, allora come ora, non trovarono mai nemmeno il pudore di arrossire mentre ne menavano vanto.

Era bella la vita, a Bocca di Serchio.

Suda, il primo colpo

Nel marzo 1941, nell'ambiente dei mezzi d'assalto si sentiva la necessità di rivedere un attimo le cose – una «pausa di riflessione», si direbbe oggi con la stucchevole ripetitività dei termini momentaneamente in voga – alla luce delle esperienze emerse dalle prime operazioni compiute. Non erano andate troppo bene, un po' per sfortuna ed un po' perché l'organizzazione aveva bisogno di essere ancora messa a

[28] Borghese, J.V., *op. cit.*, pp. 16-17.

punto. S'erano pagati duri scotti, con la perdita di due sommergibili nei due tentativi contro Alessandria andati a vuoto, e di ben 10 operatori fra quelli presi prigionieri dopo l'affondamento del *Gondar* e la coppia Birindelli-Paccagnini catturata a Gibilterra dopo essere arrivata a poche decine di metri dalla corazzata *Barham*. A proposito di quest'ultima azione, Borghese nel suo libro cosí commenta:

«Anche questa missione non aveva conseguito il successo malgrado la tenace volontà degli operatori, per l'evidente inadeguatezza del materiale, non ancora a punto. Ma segnava un notevole progresso rispetto alle precedenti, giacché per la prima volta si era arrivati a mettere in mare i mezzi insidiosi nel punto previsto, vincendo notevoli difficoltà naturali e gli apprestamenti difensivi del nemico; ed uno degli equipaggi era riuscito a penetrare nell'interno del porto, giungendo fino a 70 metri dal suo obiettivo.»[29]

Si trattava, ora, di inquadrare meglio la specialità dei mezzi d'assalto e di raggrupparli in un nuovo reparto organico. Il gruppo degli assaltatori veniva staccato dalla I flottiglia MAS di cui faceva parte dal settembre 1938 e contrassegnato, a decorrere dal 15 marzo 1941, col nome di copertura di Xª flottiglia MAS. La nuova unità, al comando del capitano di fregata Vittorio Moccagatta, era strutturata, oltre al comando ed alla segreteria, su un ufficio piani, una sezione studi e materiali ed un reparto «mezzi speciali», a sua volta suddiviso in reparto subacqueo, agli ordini del capitano di corvetta Junio Valerio Borghese, ed in uno di superficie, al comando del capitano di corvetta Giorgio Giobbe. Proprio a quest'ultimo reparto sarebbe toccato il compito di aprire le operazioni del nuovo anno, quel 1941 che si sperava sarebbe stato piú fruttifero, in termini di risultati, del suo predecessore.

L'inizio delle ostilità contro la Grecia, alla fine di ottobre 1940, oltre a peggiorare la situazione strategica italiana, aveva offerto agli inglesi l'opportunità di utilizzare i numerosi ancoraggi esistenti sulle coste elleniche, ed in particolare nelle sue isole, come punti di appoggio logistico per le loro navi da guerra impegnate nell'intercettazione del nostro intenso traffico da e per l'Albania. Si trattava di golfi ed insenature aperte, abbastanza prossime alle nostre coste del basso Adriatico, con apprestamenti difensivi piuttosto sommari che ben si sarebbero prestati all'offesa da parte di nostri mezzi di superficie.

Intanto, in Grecia, le cose per noi si stavano mettendo sempre peggio, e la Marina si trovava impegnata a contrastare a sua volta, con sommergibili e naviglio sottile, il notevole afflusso di rifornimenti britannici dall'Egitto verso il fronte greco. In questo quadro, nel dicembre 1940, era stata dislocata nel Dodecaneso, l'importante possedimento che costituiva il nostro fronte piú avanzato nel Mediterraneo orientale, una squadriglia di barchini esplosivi da impiegarsi in una progettata azione contro il naviglio mercantile e da guerra inglese che

[29] Borghese, J.V., *op. cit.*, p. 84.

la ricognizione aerea rilevava solitamente presente nella baia di Suda, sull'isola di Creta. Accanto all'intento offensivo (l'interruzione dei rifornimenti diretti all'esercito greco), ve n'era anche uno difensivo, dal momento che le unità da guerra inglesi di base a Suda costituivano una seria minaccia ai collegamenti marittimi fra l'Italia ed il Dodecaneso stesso.

L'impiego dei motoscafi esplosivi aveva dei limiti, beninteso. Intanto erano visibili e rumorosi, e poi, per avere qualche probabilità di successo necessitavano di cielo sereno per la preliminare ricognizione aerea, mare calmo, notti senza luna e difese portuali non troppo ermetiche, eventualità che non era facile si verificassero contemporaneamente. Quando gli equipaggi erano arrivati in Egeo, il morale era un po' sotto i tacchi. Da luglio erano stati fermi ad Augusta per un'ipotetica azione su Malta per la quale, da Roma, non arrivavano che generici ordini di operazioni mai seguiti da istruzioni particolareggiate. La gente s'era «smollata», alcuni avevano chiesto il trasferimento. Il dislocamento in Egeo, invece, aveva risollevato gli animi, riaperto le speranze. Forse era la volta buona.

La squadriglia di barchini, una decina di mezzi al comando del tenente di vascello Luigi Faggioni, aveva proceduto ad un addestramento molto intenso nella baia di Parteni, sull'isola di Lero, sotto la supervisione di Moccagatta, che dopo qualche mese aveva assunto, come abbiamo visto, il comando di tutta la flottiglia. Il grado di efficienza raggiunto poteva dirsi elevato. La concezione operativa prevedeva che i motoscafi esplosivi dovessero essere trasportati nei pressi dell'obiettivo da due cacciatorpedinieri «avvicinatori» – erano il *Crispi* ed il *Sella*, già da tempo dislocati in Egeo – opportunamente predisposti per il loro trasporto e dotati di gru elettriche per la manovra di sollevamento e messa in mare. Ogni caccia era in grado di ospitare in coperta sei barchini, tre per ciascun lato. Dopo il ciclo di prove ed esercitazioni, si era riusciti a compiere la loro contemporanea messa in mare in un tempo di 35 secondi, il che era veramente un ottimo tempo. Erano anche state effettuate numerose manovre di navigazione in formazione e di attraversamento di sbarramenti retali.

Perché fosse ancora piú vicina all'obiettivo, la squadriglia era poi stata spostata nell'isola di Stampalia, dove però si dormiva poco e male perché tutte le notti la RAF dava lo svegliarino; in febbraio, due piloti erano stati feriti da schegge durante un bombardamento aereo. Il sistema nervoso cominciava ad essere messo a dura prova anche qui, pur se tutta la faccenda, rispetto ad Augusta, aveva un'impronta molto piú seria ed organizzata. Il fatto è che, come si è detto prima, era difficile che coesistessero le condizioni operative ottimali. Nel periodo di luna nuova di gennaio 1941, dal 23 ai primi del mese successivo, gli equipaggi erano stati tenuti pronti per l'azione a bordo dei due cacciatorpediniere, mentre l'Aeronautica dell'Egeo eseguiva quotidiane ricognizioni sopra Suda per rilevare presenza, consistenza e posizione

del naviglio oltre che delle ostruzioni. Era un lavoro di pazienza. Ogni tardo pomeriggio un caccia sorvolava la base, ed in caso di acquisizione positiva di naviglio un secondo aereo, un S. 79, con ufficiale osservatore della Marina a bordo, si recava a Suda e poi a Stampalia per aggiornare Faggioni ed i suoi equipaggi sugli ultimi particolari.

Si tenga conto che a Suda convogli ed unità da guerra inglesi facevano brevissime soste, spesso arrivando sul far della sera e ripartendo di buon mattino. Una volta la ricognizione aveva segnalato la presenza di due navi da battaglia, ma c'era luna piena, e poi l'antiaerea e la caccia del vicino aeroporto di La Canea avevano impedito l'avvicinamento utile degli aerei. Ma né in gennaio né in febbraio – i mesi che, per le lunghe notti, meglio si sarebbero prestati all'azione – l'occasione favorevole accennava a presentarsi: o l'ancoraggio non ospitava unità navali degne di attenzione, o le condizioni del mare erano tali da non consentire il trasporto e la navigazione dei barchini. C'erano state anche due partenze a vuoto, con improvviso ordine di rientro. Una volta perché le navi inglesi risultavano tutte uscite, la seconda per poter utilizzare il *Crispi* ed il *Sella*, unici due cacciatorpediniere disponibili in zona, nella difesa da una minaccia di sbarco nemico su un'isola delle vicinanze.

Il mattino del 25 marzo, l'isola di Stampalia veniva bombardata piú a lungo e violentemente del solito. Il piroscafo *Lero*, su cui erano alloggiati gli uomini della squadriglia, veniva colpito da cinque spezzoni incendiari che uccidevano due marinai e ne ferivano altri. Una scheggia aveva colpito uno dei barchini e sfondato lo scafo, ed era andata anche bene, perché se avesse preso la prua avrebbe provocato lo scoppio dei tre quintali della carica. Fra i piloti dei mezzi si accentuava il nervosismo; non per paura di lasciarci la pelle, che faceva parte del gioco, ma per la rabbia che una stupida bomba, magari per sbaglio, potesse annullare anni di lavoro e di preparazione. Anche per questo, nel pomeriggio la gente veniva sbarcata e sistemata a terra in luogo piú sicuro. Ma non faceva in tempo ad arrivarci. Ordine di partenza per l'azione: i ricognitori che al mattino avevano sorvolato Suda avevano riferito come presenti all'ormeggio un incrociatore (presumibilmente da 10.000 tonnellate), due cacciatorpediniere e 12 piroscafi, aggiornati poi ad un incrociatore ed 8 piroscafi con i rilevamenti del pomeriggio.[30]

È arrivato il momento buono, questa volta si va.

Alle prime ombre del crepuscolo, il *Crispi* ed il *Sella* salpavano da

[30] Notizie fornite nel 1949 all'Ufficio Storico della nostra Marina dall'Ammiragliato inglese precisavano che nel pomeriggio del 25 marzo 1941 erano all'ancora nell'interno della baia di Suda, protette dalla rete parasiluri, le seguenti unità: incrociatori *York*, *Gloucester* e *Calcutta* (nella notte fra 25 e 26, entrava anche l'incrociatore *Coventry* che andava ad affiancarsi alla cisterna *Pericles* per rifornirsi, dirigendo poi, poco dopo le 5, verso l'uscita del porto); cc.tt. *Hasty*; navi appoggio *Cherryleat* e *Doumana*; petroliere *Desmoulea*, *Marie Maersk*, *Pericles* (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, cit., vol. XIV, p. 92).

Stampalia con 8 barchini a bordo e relativi piloti. Notte quasi buia, vagamente stellata, un po' fosca, densa di ricordi per Faggioni che, proprio sul *Sella*, aveva avuto il suo primo imbarco da aspirante. Alle 23,30 il punto stabilito, a 6 miglia dalla penisola di Acrotiri ed a 10 dall'imboccatura di Suda, era raggiunto. Alle 23,41, barchini a mare. Ma non potevano partire tutti: l'ammiraglio Biancheri, comandante di Marina Egeo, aveva disposto che fossero impiegati solo sei motoscafi. Due, quindi, sarebbero rimasti inattivi. A chi sarebbe toccato? Nessuno intendeva rinunciare, ed allora non rimaneva altra scelta. Solito rimescolio di bigliettini in un berretto da marinaio, e due visi si allungavano nell'amarezza. Uno di essi, il 2° capo Capriotti, ne lasciava una traccia efficace nel suo rapporto:

> «... quello di eseguire la missione in sei, fu l'unico punto che rattristò tutti perché ci costringeva a dividerci proprio dopo tanta lunga vigilia vissuta insieme con le medesime ansie, le medesime trepidazioni, i medesimi proponimenti e la medesima fede; dividerci cosí vicino alla meta per la quale sempre, in perfetta comunione spirituale, avevamo vissuto.»[31]

I sei piloti che stavano per prendere il via erano: il tenente di vascello Luigi Faggioni, il s. tenente di vascello Angelo Cabrini, il capo meccanico di 2ª classe Alessio De Vito, il capo meccanico di 3ª classe Tullio Tedeschi, il 2° capo meccanico Lino Beccati, il sergente cannoniere Giulio Barberi. Via radio erano arrivati gli ultimi, precisi dettagli circa gli ancoraggi delle navi. Il bello cominciava ora. Nell'oscurità della notte, ultime raccomandazioni di Faggioni. A scopo piú che altro psicologico, come in molte delle azioni dei mezzi d'assalto sia subacquei sia di superficie, era previsto un piano di elusione della cattura e di esfiltrazione dalla zona nemica. In questo caso, il capo-squadriglia aveva indicato un punto di *rendez-vous* sulla costa, da cui poi prendere un sentiero diretto verso la montagna. Ma era un'ipotesi molto remota che faceva il paio con l'altra soluzione preventivata, quella dell'aereo di soccorso che, nella mattinata del 26, si sarebbe avvicinato quanto piú possibile alla baia di Suda, volando a bassa quota per cercare di individuare i piloti dei barchini che fossero riusciti ad allontanarsi dalla baia a bordo di barche a remi od altro. Era un po' una copia del «Lombardi, Lombardi» gridato dagli operatori dei «maiali», di notte, al largo di Alessandria, per farsi recuperare da un sommergibile amico.

Poco prima di mezzanotte, i due caccia «avvicinatori» invertivano la rotta. Alcuni «in bocca al lupo», «in c... alla balena» si intrecciavano nella notte, poi il silenzio ed il buio. Si assumeva la formazione «a losanga», con Faggioni in testa, e tutti gli altri riuniti in un raggio di 10 metri. Motori in moto, via, in un fracasso boia, con il capo formazione che la guidava alzando, abbassando e roteando le braccia in un linguaggio figurato convenzionale, per agevolare meglio il quale aveva

[31] Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 142.

fissato sulle maniche grossi bottoni fosforescenti. Dopo circa due ore, all'1,40, la costa nemica era in vista. I motori di questo insolito raid *off shore* venivano ridotti al minimo, limitandosi a produrre un lieve brontolio. Si cambiò anche formazione, dalla «losanga» si passò alla linea «di fila», accostando a dritta per imboccare il varco dell'apertura della baia. A difesa di questa c'erano tre sistemi di ostruzione. Quelli avanzati consistevano in una prima ostruzione esterna che proteggeva la parte piú ampia dell'imboccatura, seguita da un complesso di due linee di reti che collegavano l'isoletta di Suda, sita verso il centro-destra della baia (rispetto a chi la guardasse entrando), con la costa della baia stessa, ed infine da una rete parasiluri a circa 3 miglia ad Ovest delle due precedenti, in fondo alla baia, a protezione dell'ancoraggio vero e proprio delle navi.

Il primo sbarramento venne superato agevolmente, pur se non era stato segnalato fra gli elementi di informazione ricevuti ed anche se il cuore batteva forte perché fra l'isoletta e punta Suda, a Sud della baia, era cominciata una nutrita trasmissione di segnali ottici a luce azzurra. Gli inglesi, certamente, non dormivano. Si accesero anche i proiettori di una nave, i loro fasci sfuggivano per poi tornare rapidi. Comunque, si decise di procedere; si sorpassò anche il complesso della seconda ostruzione defilando a Nord della piccola isola; si trattava di un tratto di mare molto stretto, non piú di 300 metri, vicinissimo ad essa e con molti scogli affioranti dai bassi fondali, ma proprio per questo probabilmente meno sorvegliato e dove un barchino avrebbe potuto essere scambiato per una delle tante rocce emergenti. Gli sbarramenti furono agevolmente superati: si trattava di gavitelli distanti fra loro piú di 2 metri, collegati da una catena che non era nemmeno affiorante: bastava alzare a metà il blocco di sollevamento delle eliche, ed il gioco era fatto.

Erano quasi le 3, occorreva far presto per superare anche l'ultima ostruzione; poco piú di due ore mancavano all'aurora; il cielo avrebbe infatti cominciato a schiarirsi verso le 5,15; non c'era tempo da perdere. Alle 4,30 erano sotto la rete. Brutto affare, le cose si stavano complicando; non era di quelle facili, era del tipo a sfere galleggianti collegate da gomiti «ad astuccio», non superabile con mezzi silenziosi.

Faggioni decise di aggirarla, conosceva bene questi apparati. Le grosse boe di testa dello sbarramento erano congiunte con un catenario alla costa in un punto dove sorgeva una piccola costruzione in muratura. Sull'estrema destra, a pochi metri da terra, una grossa catena collegava l'ultima boa con uno spuntone di roccia. Questo era il punto buono. Sollevata abbastanza dall'acqua, non fu un problema per i bassissimi e piatti barchini infilarsi e passare sotto, uno dopo l'altro. Dalla piccola costruzione, si udivano distintamente provenire le voci di due sentinelle. I cuori sobbalzavano in gola, da un momento all'altro tutto sarebbe potuto andare per aria. Invece era fatta.

Ora erano dentro, senza piú nessun ostacolo fra loro, con i bersagli che dondolavano tranquilli lí davanti. Nel frattempo, la fortuna volle dare una mano. Nella fase di avvicinamento all'ultima ostruzione, all'improvviso un grosso fascio di luce perforò il buio. «Vacca boia, ci han visti!»: uno solo il pensiero, una sola l'imprecazione silenziosa. Invece no, erano i proiettori di manovra di un'unità da guerra alla quale veniva aperto il varco dell'ultimo sbarramento. Sciabolando, il fascio di luce aveva illuminato a giorno il fondo della baia, consentendo ai sei piloti una carrellata su tutto lo specchio d'acqua e permettendo loro di individuare dei punti di riferimento che si sarebbero rivelati preziosi.

La formazione, dopo aver superato l'ultimo ostacolo, accostò a sinistra e con rotta parallela alla rete parasiluri, si portò verso il centro della baia. Erano le 4,45; dopo l'ansiosa accelerata dell'ultimo tratto per timore di far tardi, c'era un anticipo sui tempi di circa 30'. Si poteva aspettare, attendere le primissime luci dell'alba per vedere abbastanza senza essere ancora troppo visibili. La scena aveva un che di irreale. Al centro di una munita base inglese, a poche centinaia di metri dai bersagli, un pugno di assaltatori italiani aveva fatto cerchio, manovrando col remo, intorno al proprio comandante che ora, finalmente, poteva comunicare con loro anche a voce, sia pure bassa e sussurrata. Faggioni si portò, sempre remando, un po' avanti per un ultimo sopralluogo avanzato: l'incrociatore era ormeggiato a circa 200 metri all'interno dell'ostruzione, con la prora indietro, e si profilava con impatto a 90°; i piroscafi erano disseminati piú oltre. Faggioni rientrò ed assegnò i bersagli: l'incrociatore a Cabrini e Tedeschi, con lui e Beccati di riserva per attaccarlo a loro volta in caso di fallimento, mentre a Barberi e De Vito licenza di «caccia libera» contro i piroscafi. Fece fare a tutti un giro di binocolo, per una maggiore stima delle posizioni e delle distanze. C'era il tempo anche per un aperitivo, un po' di cognac su qualche zolletta di zucchero. La gente era concentrata, «innervata», al punto giusto di... cottura.

Alle 5 in punto, da bordo dell'incrociatore, pervengono i suoni del fischietto del nostromo; è la sveglia; si vede una lanterna che si sposta in coperta mentre si accendono le luci rosse e verdi dello sbarramento. Chissà, forse non è la sveglia, è il segnale di «posto di manovra», la nave, forse, sta per uscire. «Cabrini, Tedeschi, è ora. Anche gli altri, a seguire. Via!» La voce di Faggioni è metallica, determinata, professionale: è venuto il momento di fare il lavoro, va fatto bene, è il primo impiego reale del barchino, in pochi secondi c'è dentro tutto, l'ideabase, la progettazione, le prove, gli allenamenti, le ansie dell'attesa, i sentimenti, le emozioni, gli amici persi per strada; tutto.

Gli equipaggi si allontanano lentamente, cercano di portarsi sui 200 metri dall'obiettivo per poi scattare. Faggioni, ormai, non li vede piú. Altri pochi minuti, ed il silenzio è rotto da un fragore altissimo.

Comincia il conto alla rovescia in attesa dell'esplosione, dovrebbero passare dai 20″ ai 30″ se la distanza è stata calcolata bene.

Cabrini, al rientro dalla prigionia, ha cosí descritto quegli ultimi momenti:

«... ci avviciniamo fino a quando vediamo nettamente la nave... siamo a circa 200 metri... si potrebbe aspettare ancora qualche minuto, ma temo che il nemico possa avvistare noi ed i nostri compagni... mi assicuro che Tedeschi veda bene il bersaglio; do ordine di muovere all'attacco. Camminiamo per un breve tratto affiancati, con tutto il gas aperto. Ad una distanza di 80 metri circa immobilizzo il timone, tolgo la sicura e mi lascio cadere in acqua. Nell'istante in cui abbandono l'MTM sono in punteria sul centro della nave. Prima di riuscire a salire sul salvagente, odo nettamente il rumore provocato dall'urto di due MTM contro lo scafo dell'incrociatore. Odo anche distintamente le due esplosioni dei congegni taglia-barchini e, qualche istante dopo, una violenta esplosione subacquea. Ritengo che le cariche principali dei due MTM siano scoppiate molto vicine e quasi contemporaneamente. Subito dopo vedo l'incrociatore sbandare fortemente. Sento il rumore dei motori di altri MTM, poi un susseguirsi di esplosioni, alcune vicine, altre lontane... »[32]

Sono circa le 5,10. Faggioni, dopo 20″, sente l'esplosione dei barchini di Cabrini e Tedeschi. Beccati, accanto a lui, sta fremendo; gli chiede di farlo partire verso la petroliera che gli è stata assegnata come bersaglio. Si avvicinano ancora un po'... «Vai, Beccati!». Beccati va, ed il suo mezzo colpisce il bersaglio a poppa, la nave si spacca in due, la nafta dilaga sull'acqua e dopo un po' prende fuoco. Faggioni vede che l'incrociatore colpito da Cabrini e Tedeschi è sí sbandato fortemente sulla dritta, immerso in una nube di fumo, ma non accenna ad affondare, ed allora decide di dargli il colpo di grazia, secondo i piani. Prima di dare gas, fa un ultimo giro di binocolo e, da dietro la petroliera di Beccati, vede profilarsi la sagoma di un incrociatore che sta dirigendo verso l'uscita del porto. Non crede ai suoi occhi; è la sorpresa nell'uovo di Pasqua, probabilmente è sfuggito alla ricognizione aerea, è il *Coventry*, entrato nottetempo per rifornimento nafta, un boccone troppo ghiotto per rinunciarvi.

Alle 5,15 parte deciso, senza un attimo di indugio, mirando piú a prora che può, con angolo di collimazione necessariamente approssimato, con il bersaglio in movimento: le condizioni meno idonee per l'impiego ottimale del barchino. Il colpo va a vuoto, ed il mezzo fila lontano esplodendo contro una banchina. La stessa sorte tocca a Barberi, mentre quello di De Vito, mancato anche lui il bersaglio, non è neanche esploso ed è stato catturato intatto.

I sei piloti sono tutti in acqua, sostenuti dal salvagente pneumatico ed aggrappati alla tavoletta-sedile che li ha seguiti al momento dell'abbandono del mezzo. Nuotano verso terra, verso l'ipotetico punto di riunione. Nella rada regna il caos. Dopo la prima esplosione a bordo dell'incrociatore tutta l'antiaerea di bordo e di terra ha cominciato a sparare; si pensa ad un attacco di aerosiluranti. Le grosse nubi di fumo

[32] BORGHESE, J.V., *op. cit.*, p. 101.

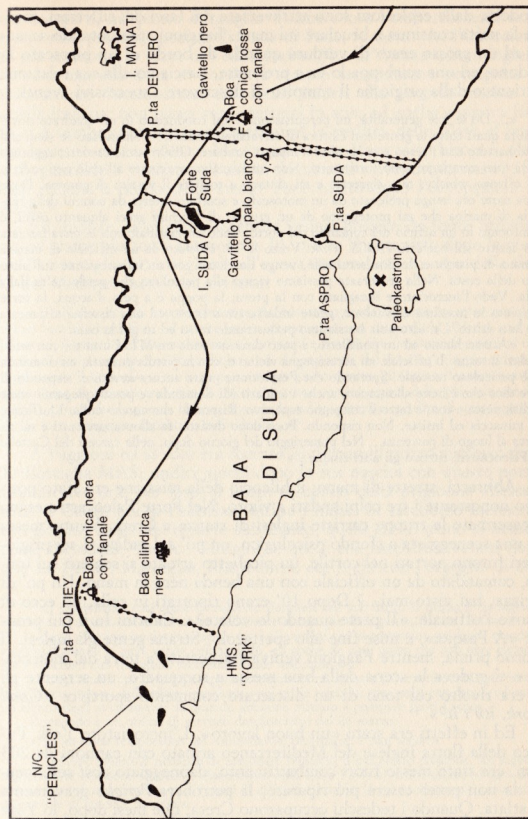



Fig. 4. Il forzamento della Baia di Suda da parte dei barchini esplosivi. (Da *I mezzi d'assalto...*, USMM.)

prodotte dalle esplosioni sono attraversate dai fasci dei riflettori, mentre la nafta continua a bruciare sul mare. Faggioni sta nuotando accanto ad un grosso cesto di verdura quando da bordo di un piroscafo lo vedono, ed una scialuppa lo va a prelevare. Lasciamo alla sua relazione al rientro dalla prigionia il compito di descrivere i successivi eventi:

«... Do le mie generalità, mi perquisiscono e mi conducono in un quadrato dov'è riunita quasi tutta la gente con cintura di salvataggio indosso. Domandano se sono stato abbattuto con l'aereo e se ho altri compagni in mare. Glielo lascio credere, aggiungo che i miei compagni sono tutti morti. Non mi lasciano avvicinare all'oblò per vedere. Mi offrono whisky, tè e sigarette e mi aiutano a togliere il vestito di gomma. Dopo circa mezz'ora vengo prelevato da un motoscafo e scortato a terra da uomini della fanteria di marina che mi proteggono da un gruppo di facchini greci alquanto ostili, e piantonato in un ufficio del comando del porto. Vedo un marinaio con la testa fasciata con scritto sul berretto *H.M.S. York*. Verso le 10, scortato da un ufficiale di marina armato di pistola e da due sentinelle, vengo condotto con un'imbarcazione sull'altro lato della costa. Nella traversata passiamo vicino alla petroliera che perde nafta dalla falla. Vedo l'incrociatore incagliato con la prora; la poppa è a pelo d'acqua, la torre poppiera in massima elevazione, gente indaffarata a bordo ed una cisterna affiancata sul lato dritto. Un idro vola bassissimo perlustrando in su ed in giú la baia.

«Attracchiamo ad un pontiletto, e poco discosto vedo un MTM intatto, con molti soldati intorno. L'ufficiale mi accompagna vicino e, con la pistola puntata, mi domanda se è pericoloso toccarlo. Sperando che l'esplosione possa ancora avvenire, rispondo di sí, e dico che è bene allontanare anche i soldati. Mi domanda se posso spiegargli come si disinnesca e com'è fatto il congegno esplosivo. Rispondo che non so nulla. L'ufficiale mi minaccia ed insiste. Non rispondo. Poco dopo desiste, fa allontanare tutti e mi riporta al luogo di partenza... Nel pomeriggio del giorno dopo, nelle carceri del Castello di Paleocastro, ritrovo gli altri cinque...»[33]

Abbracci, strette di mano; il bilancio della missione era stato positivo nonostante i tre colpi andati a vuoto. Nel Forte Paleocastro erano accasermate le truppe carriste inglesi di stanza a Creta. Venne messa su una sceneggiata a sfondo psicologico, un po' sul sadico. I sei prigionieri furono portati nel cortile, un picchetto armato si schierò sul fondo, comandato da un ufficiale con una benda nera in mano. Un po' di strizza, hai visto mai...? Dopo 10′ erano riportati in cella, ed ecco di nuovo l'ufficiale: «Il prete quando lo volete?». Cabrini fu il piú pronto: «A Pasqua», e mise fine allo spettacolo. Strana gente gli inglesi. Il giorno prima, mentre Faggioni veniva trasportato a terra dal motoscafo e si godeva la scena della baia messa a soqquadro, un sergente gli si era rivolto col tono di un distaccato commento sportivo: «*Good work, isn't it?*».[34]

Ed in effetti era stato «un buon lavoro». L'incrociatore *York*, l'unico della flotta inglese del Mediterraneo armato con cannoni da 203 mm, era stato messo fuori combattimento, danneggiato cosí seriamente da non poter essere piú riparato, la petroliera *Pericles* gravemente avariata. Quando i tedeschi occuparono Creta, due mesi dopo, lo *York*

[33] Borghese, J.V., *op. cit.*, pp. 98-100.
[34] Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 153.

era ancora lí, nel punto d'incaglio. Poiché i loro bombardamenti aerei erano stati pesanti, specie nella baia di Suda, fu detto che l'incrociatore era stato messo fuori uso dalla *Luftwaffe*. All'Ammiragliato inglese, in aderenza alla linea di condotta sempre tenacemente perseguita di minimizzare l'ammissione dei danni inferti alla propria marina da quella italiana, non parve vero mettersi in scia, ed anche a guerra finita si è sempre persistito nell'attribuire la perdita dello *York* al bombardamento aereo tedesco. Ma, se mai ve ne fosse stato bisogno, c'era a sbugiardarlo il riscontro di alcuni documenti rinvenuti da nostri ufficiali recatisi a bordo dello stesso *York* subito dopo l'occupazione di Suda.[35]

Ed, inoltre, la migliore smentita veniva proprio da fonte britannica, ed anche piuttosto autorevole. In un suo libro scritto dopo la guerra, l'ammiraglio Cunningham, all'epoca comandante in capo della flotta del Mediterraneo, cosí scriveva:

«... all'alba del 26 marzo avemmo una batosta quando il porto fu attaccato da 6 veloci barchini esplosivi... il nostro unico incrociatore con cannoni da 203 era cosí eliminato... 6 prigionieri furono trovati su zatterini e risultò che i motoscafi esplosivi erano stati avvicinati da due torpediniere ed abbandonati dal loro equipaggio prima di raggiungere il bersaglio... mi ha sempre meravigliato quanto gli italiani fossero bravi in questo tipo di attacchi individuali. Avevano certo uomini capaci delle piú valorose imprese... prima che la guerra finisse, dovevamo subire ulteriori perdite di questo genere per la loro coraggiosa iniziativa individuale...»[36]

A Faggioni ed ai suoi era toccato di firmare il primo successo della X^a flottiglia MAS, undici giorni dopo la sua nascita con questo nome. Cominciava ora, per loro, il lungo cammino della prigionia: Alessandria, il Cairo, poi la Palestina, infine l'India. Si sarebbero incontrati con gli altri amici del reparto subacqueo, quelli già in mano al nemico come Birindelli, Toschi, Giorgini, e quelli che sarebbero venuti dopo (De La Penne, Marceglia, Martellotta, ecc.), chi con l'orgoglio di ave-

[35] Li riportiamo, cosí come li trascrive Borghese nel suo libro. Il primo è un biglietto manoscritto diretto dal comandante della nave al capo servizio genio, datato 27 marzo:

«Prego prendere testimonianze da tutti gli uomini che si trovavano nei locali macchine e caldaie quando la nave venne colpita il 26, ed anche da ogni uomo che può dare elementi sui 2 fuochisti che trovarono morte nel locale macchine.

«Vorrei anche che prendeste appunti sommari ora, mentre gli avvenimenti sono freschi nella vostra mente, dell'ordine cronologico nel quale i decessi sono stati constatati, ed anche un elenco degli avvenimenti da quando abbiamo iniziato a pompare fuori l'acqua.»

Il secondo è un ordine di servizio dattiloscritto del 28 marzo:

«*Pro memoria* temporaneo del comandante; destinatari i capi reparto:

1. Ai capi reparto è richiesto di compilare rapporti, il piú presto possibile, sui seguenti argomenti in relazione al recente siluramento della nave *York*: a) danni subiti; b) ogni argomento di particolare interesse; c) i nomi di ufficiali e marinai la cui condotta essi considerino meritevole di speciale menzione.

2. I riferimenti agli ordini dell'Ammiragliato, che possono essere necessari a questo riguardo, si ottengono dal mio ufficio.

F.to Reginald Portal, Comandante.»

[36] Cunningham, A.B., *L'odissea di un marinaio*, Milano, Garzanti, 1948.

re messo a segno il colpo, qualcuno, i meno fortunati, con la serena fierezza di avercela messa tutta per riuscirvi.

A Bocca di Serchio ed a La Spezia, intanto, i posti a mensa lasciati vuoti venivano occupati dagli altri che arrivavano a rimpolpare le fila. Le prime brume vespertine sembravano rimandare, dal fiume e dal mare, le immagini lontane dei visi dei colleghi e l'eco delle loro voci, là dietro i reticolati. Chissà come sarà andata? Che difese avranno trovato? Come avranno funzionato i mezzi?

Pareva quasi che il dondolío delle acque, nella notte ormai calata, volesse raccogliere e trasportare gli interrogativi, laggiú, e poi affidare al vento la risposta. Ma era solo un sogno che si consumava nelle volute di fumo dell'ultima sigaretta prima di andare a dormire. Buona notte, amici, a presto.

Spoletta zero a Malta[37]

«Bastarono pochi secondi perché piú nulla si muovesse sul mare.» Cosí concludeva la relazione ufficiale inglese relativa al tentato forzamento della base navale di Malta da parte dei mezzi d'assalto della Regia Marina italiana nel luglio 1941. Il tentativo, infatti, sul piano pratico fallí completamente e costò la grave perdita di una serie di operatori altamente qualificati. Ma nella nostra storia militare l'impresa rappresenta una delle pagine piú belle, un insieme di audacia, determinazione, generosità che illuminano il panorama, spesso grigio, delle operazioni militari italiane durante il periodo 1940-1943.

Nella notte fra il 25 e il 26 marzo 1941, come abbiamo visto, i barchini esplosivi avevano violato la baia di Suda. Il successo di questa impresa, e la considerazione che gli inglesi facevano sostare saltuariamente a Malta i loro convogli diretti in Egitto, indussero il comando della X^a^ MAS a riprendere in esame la possibilità di violare anche questa munitissima base. Senza contare le notevoli implicazioni morali che sarebbero derivate da un attacco vittorioso a questa vera e propria spina nel fianco del nostro traffico militare verso la Libia.[38]

[37] La ricostruzione dell'operazione dei mezzi d'assalto contro Malta è stata oggetto di un articolo *Perché fallí l'attacco contro Malta* da parte dell'autore di questo libro, comparso sul n. 332 (1985) di «Storia Illustrata» (pp. 72-80) con lo pseudonimo di Teseo Rizzatti. Di esso pertanto ci avvarremo in massima parte anche nel presente volume per la rievocazione dell'azione.

[38] L'idea di forzare il porto di La Valletta, principale piazzaforte navale inglese nel Mediterraneo, era nata sin dal 1935, mentre si veniva sviluppando il siluro pilotato di Tesei e Toschi che, si può dire, era stato ideato, progettato e costruito proprio pensando a Malta. I due ufficiali avevano concepito un piano di sicuro effetto, quello di attaccare la notte stessa della dichiarazione di guerra, in contemporanea, nelle sue basi ritenute piú sicure: Malta, Gibilterra, Alessandria. Ma era un'idea troppo geniale per l'insipienza e la negligenza con le quali i nostri supremi comandi gestivano la preparazione bellica. Se, dopo l'inizio delle ostilità, per la grave minaccia delle offese aeree (Malta era a 15 minuti di volo dagli aeroporti della Sicilia) il porto di Malta non ospitava piú in forma permanente squadre navali da

Proprio l'impresa di Suda e, ancor prima, i due mancati tentativi di penetrazione nel porto di Alessandria nonché i forzamenti della rada di Gibilterra nell'ottobre del 1940 e nel maggio del 1941, avevano però messo in allarme la marina britannica. Il *Naval Intelligence Department*, da parte sua, era già a conoscenza del fatto che un reparto speciale di incursori navali si stava addestrando, in una base fra La Spezia e Livorno, a missioni di attacco con mezzi particolari. Gli inglesi si erano concentrati al massimo nello studiare e porre in atto tutti gli accorgimenti possibili per fronteggiare la nuova, temibile minaccia.

L'impresa degli italiani si preannunciava pertanto oltremodo difficoltosa. Innanzitutto, la stessa conformazione geografica di Malta, a coste alte e con pareti a picco, costituiva un grosso problema per il tentativo di forzamento del suo porto principale, La Valletta. Porto che presenta ampie e frastagliatissime insenature che entrano nel cuore dell'isola: cale, calette, bacini, insenature, bracci d'acqua si susseguono per diversi chilometri sui due lati di una penisola centrale sulla quale è edificata la città e che divide le acque in due distinti golfi, il porto principale (*Grand Harbour*) e la baia di Marsa Muscetto. A questi problemi di tipo geografico, nel 1941 dovevano aggiungersi quelli relativi alle numerose postazioni di armi leggere a tiro rapidissimo ed incrociato, disposte sui pendii all'imboccatura del porto. Postazioni che fornivano una totale copertura di fuoco sui passaggi obbligati. Ed in piú, problemi legati al potenziamento dei dispositivi di avvistamento ed ascolto aerofonico ed idrofonico ed alle ostruzioni di reti multiple. Su queste, solo una buona organizzazione di agenti sul posto avrebbe potuto fornire particolari; ma, fra le tante imprevidenze ed omissioni nella condotta della nostra guerra e, per quanto possa sembrare incredibile, c'era anche questa, cioè che a Malta non avevamo neanche un informatore.

La configurazione e l'andamento dei fondali non consentivano l'impiego di sommozzatori, né isolati né eventualmente supportati da sommergibili tascabili, cosí come l'impiego di «maiali» era subordinato all'utilizzazione di un'apposita imbarcazione di superficie per il loro trasporto, al momento non disponibile. Unica soluzione era quella del ricorso ai barchini esplosivi, con esclusione del fattore sorpresa: l'ingresso del porto di La Valletta, largo 300-350 metri con il guardiaporto in mezzo, non avrebbe consentito ai battelli di superare le ostruzioni senza essere visti nella fase piú critica, quando erano cioè immobilizzati per tentare il superamento delle ostruzioni stesse.

Bisognava pertanto ricorrere ad un'azione di forza, sacrificando circa la metà dei mezzi (da lanciare contro le ostruzioni) per provocare con un'esplosione la distruzione degli sbarramenti e delle postazioni

guerra, era invece divenuto importantissima base di appoggio per i convogli in transito e base avanzata per le operazioni offensive del naviglio sottile inglese dirette contro il nostro traffico con l'Africa.

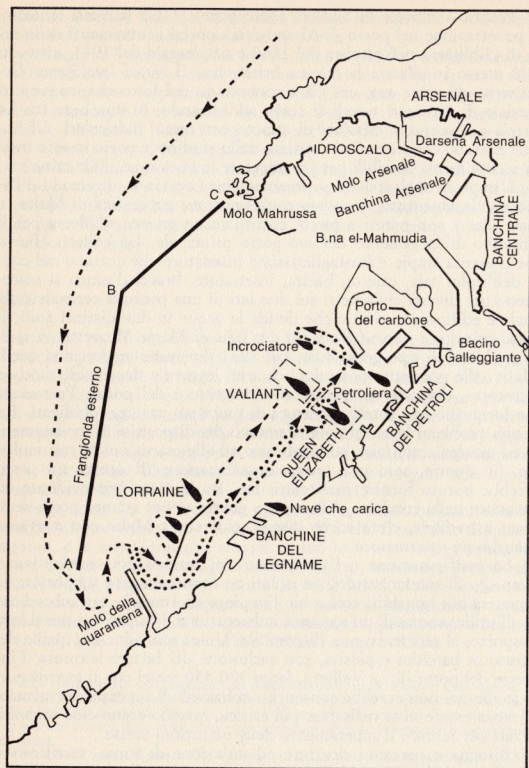



Fig. 5. Progettato forzamento di Alessandria. Percorso De La Penne-Bianchi (a tratteggio semplice); percorso Marceglia-Schergat e Martellotta-Marino (tratteggiato e puntinato).

difensive sistemate sui moli. Gli altri barchini, superato il varco cosí aperto, si sarebbero lanciati all'interno del porto per dirigere poi a raggiera verso i bersagli rappresentati dalle varie navi da guerra o mercantili.

L'attacco doveva necessariamente essere condotto alle prime luci dell'alba, al di fuori cioè delle fasi lunari, non essendo possibile nel buio della notte individuare l'accesso a La Valletta, molto stretto e situato fra rocce a picco. L'ingresso nel porto principale era formato da due dighe fra le quali, durante la guerra, si estendevano due ostruzioni giudicate invalicabili con i barchini. Una di esse, però, terminava alla base della diga settentrionale, sotto il Forte di S. Elmo; sotto il viadotto che univa il molo di S. Elmo con la terraferma c'era un piccolo passaggio di circa 40 metri. Il viadotto era costituito da un ponte metallico sostenuto da tre piloni, sufficientemente alto da permettere il passaggio di piccoli natanti. Allo scopo di precludere ogni accesso, dal ponte pendeva una rete metallica parasiluri che si prolungava sott'acqua, molto probabilmente fin sul fondo. Questo era il passaggio che bisognava forzare per penetrare nel porto.

Il piano operativo prevedeva che l'avviso-scorta *Diana*[39] si portasse fino a 20 miglia dall'isola con 9 barchini a bordo e con a rimorchio un altro motoscafo speciale MTL che aveva poi il compito di portare 2 «maiali» sino a brevissima distanza dal porto. Tutto ciò per favorire i piloti dei «maiali», eliminando la fatica ed i rischi della navigazione di avvicinamento nonché le difficoltà del riconoscimento della costa, nel loro caso aumentate dal limitato orizzonte che vedevano per via della testa che emergeva appena dal mare.

Rispetto alla prima ipotesi, che non prevedeva l'utilizzazione dei «siluri pilotati», ora veniva invece sancito il loro impiego nel numero di due. Il compito del primo «maiale» era di far saltare l'ostruzione a rete sotto il ponte di S. Elmo, mentre il secondo avrebbe dovuto superare lo sbarramento della contigua rada di Marsa Muscetto, sede della base sommergibili, e collocare la carica sotto la carena di uno di essi. Con la speranza di affondarne piú d'uno, data la consuetudine della Royal Navy di ormeggiare le unità subacquee affiancate l'una all'altra. Ciò avrebbe consentito di poter disporre di tutti i barchini per l'attacco vero e proprio ai bersagli navali, senza distrarne alcuno per far saltare le ostruzioni. Solo in caso di fallimento dell'azione del «maiale» destinato a questo compito era previsto che un barchino lo rimpiazzasse, cosí come un secondo battello avrebbe dovuto assumere lo stesso incarico nell'eventualità che anche questo fallisse.

In effetti, l'idea di impiegare, in concomitanza od in appoggio le une alle altre, armi di caratteristiche e di impiego cosí differenti era, in linea puramente tecnica, molto azzardata. All'origine reale di questa variante c'era stato, soprattutto, il tenace, appassionato insistere

[39] Era stato, in passato, il panfilo di Mussolini.

del maggiore Teseo Tesei affinché all'azione partecipassero anche i «maiali» e con essi, naturalmente, lui stesso, con uno slancio del tutto connaturato alla sua personalità. Il secondo apparecchio sarebbe stato pilotato dal tenente di vascello Franco Costa.

Riteniamo siano sufficienti questi pochi elementi descritti per confermare la complessità di un'operazione che, a prescindere dalle caratteristiche di determinazione e freddezza degli incursori, già accertate in altre azioni e date ormai per scontate, si fondava sulla perfetta sincronia di varie componenti, e ciò di notte, in mare, e di fronte ad una delle piú munite basi navali del nemico.

I mezzi cominciarono a concentrarsi ad Augusta, provenienti da La Spezia e da Brindisi, nel maggio 1941. L'attacco era previsto per la fine del mese, ma dovette essere rinviato per ben tre volte per una serie di avversità e contrattempi. Finalmente, alle prime ombre della sera del 25 luglio, la spedizione lasciava nuovamente e definitivamente Augusta. Questa volta non vi sarebbero state sospensioni o rinvii.

Il gruppo navale d'assalto, guidato dallo stesso comandante della X^a MAS, era formato dall'intero reparto di superficie e da due «maiali» del reparto subacqueo. Il *Diana*, i MAS 451 e 452, un MTSM con cui Giobbe, comandante del reparto di superficie, avrebbe dovuto condurre i suoi barchini sino a 1.000 metri dall'obiettivo e l'MTL per il trasporto dei due «maiali», costituivano le imbarcazioni di supporto. A bordo del MAS 452, con Moccagatta, c'era anche il capitano Falcomatà, ufficiale medico della flottiglia.

La navigazione si svolge regolarmente, favorita dal mare calmo, dall'assenza di vento e dalla notte senza luna. Alle 23 l'intera formazione è a 20 miglia da La Valletta, in perfetto orario, e dal *Diana* vengono messi in mare gli MTM, ridotti subito ad otto dalla mancata messa in moto di uno di essi che viene pertanto escluso dall'azione. Gli altri, scortati dai due MAS, seguono in formazione a cuneo ed a piccola velocità l'MTSM che, con a bordo Giobbe, fa loro da guida, mentre il *Diana* rientra ad Augusta.

A 5 miglia da Malta, alle ore 2, la formazione si arresta: gli uomini hanno il cuore in gola perché da terra si accendono due riflettori che spazzano il mare in direzione del gruppo e lo illuminano in pieno. Contemporaneamente, anche l'MTL con a bordo i due «maiali» si mette a rimorchio del MAS 452 che lo conduce nello stesso punto dei barchini; da lí, il motoscafo procede con i propri mezzi sino a 1.000 metri dal ponte di S. Elmo, dove vengono messi in mare i «maiali».

Ma sono già le 3 del mattino. Per alcuni inconvenienti e per la corrente contraria, c'è ormai un'ora di ritardo rispetto ai tempi previsti. L'ostruzione del ponte di S. Elmo deve saltare alle 4,30, termine massimo perché i barchini possano approfittare delle ultime fasi di oscurità per penetrare attraverso il varco. È qui, a questo punto, che Tesei mette in atto il credo di tutta la sua vita. Teseo Tesei invita

Costa a tornare indietro (viste le ormai ridotte capacità operative del suo mezzo) e si accomiata da lui con queste testuali parole:

«Presumo che non farò in tempo altro che a portare a rete il mio apparecchio. Alle 4,30 la rete deve saltare, e salterà. Se sarà tardi, spoletterò al minuto.»

Costa fu l'ultimo a parlare con Tesei, ed al suo rientro dalla prigionia – venne catturato con il suo secondo tra gli scogli dell'isola, quando già aveva affondato il «maiale» senza aver potuto portare l'attacco a Marsa Muscetto per l'avaria del mezzo – forní questa preziosa e fondamentale testimonianza, e non dimenticò mai piú la ferma determinazione di Tesei.

Mentre questi ed il 2° capo palombaro Alcide Pedretti si avviano verso l'ostruzione di S. Elmo, i barchini si portano a loro volta, con remetto o con il motore al minimo, all'ultimo «punto d'attesa», a circa 800 metri dall'ostruzione. La concentrazione è al massimo.[40]

Il comandante è teso come una molla. L'ora «zero», le 4,30, è già trascorsa; a terra i riflettori si accendono e si spengono, denotando un certo nervosismo. Giobbe esita, è tormentato da un dubbio: il varco sarà stato aperto? Nel dubbio, bisogna farvi esplodere un barchino? E se Tesei e Pedretti si trovano ancora là sotto? Ma il comandante dei mezzi di superficie della X^a MAS non può, a questo punto, concedersi perplessità: se ritarda ancora, l'alba e le difese inglesi sorprenderanno gli assaltatori lí, fermi nell'attesa.

«Ragazzi, attenzione» la voce fredda ed energica di Giobbe rompe il silenzio dell'attesa; «si va. Frassetto in testa, poi Carabelli. Se il passo è ancora chiuso dall'ostruzione, la farete saltare col barchino. Gli altri sei, Bosio capofila, a qualche secondo di distanza, vi infilerete sotto il ponte. E ricordate la consegna: perché uno arrivi in porto, tutti, se necessario, dovete sacrificarvi per aprire il varco. In bocca al lupo. Via!»[41]

Alle 4,40 scattano Frassetto e Carabelli. Frassetto deve operare il lancio sotto l'arcata esterna del ponte, sullo stesso obiettivo di Tesei, nel dubbio che l'efficacia dell'SLC non sia stata sufficiente a provocare il varco. A 100 metri dall'obiettivo disinnesca, a 50 metri fuoriesce dal mezzo: il lancio è preciso, ma non determina nessuna esplosione. Dall'acqua, Frassetto nota un lampo sullo sfondo. È probabile che il barchino abbia cozzato contro i cavi di sbarramento e la carica, essendo rimasta impigliata nella rete, non sia esplosa subito per mancato affondamento. Carabelli si lancia, «curvo sul volante, quasi incollato al motore» (cosí rievocherà Frassetto che se lo vede sfilare accanto), puntando verso l'estremità del molo di S. Elmo, sotto la prima arcata del ponte. Procede decisissimo, tipo *kamikaze*, e Frassetto, che dal-

[40] Gli 8 barchini erano condotti ciascuno dai seguenti piloti: sottotenente di vascello Roberto Frassetto, sottotenente di vascello Carlo Bosio, sottotenente armi navali Aristide Carabelli, capo nocchiero Pietro Zaniboni, secondo capo Enrico Pedrini, secondo capo Alessandro Follieri, capo di 3^a classe Fiorenzo Capriotti, segnalatore Vittorio Marchisio. (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 121.)

[41] BORGHESE, J.V., *op. cit.*, p. 138.

l'acqua si sbraccia per segnalare ai compagni la giusta direttrice, vede distintamente il collega che viene scagliato in alto dall'esplosione del suo barchino.

Era in sintonia con la determinazione spirituale di Tesei, oppure ha voluto avvicinarsi oltre ogni limite di sicurezza e non ha piú avuto il tempo di saltare in acqua, sacrificandosi cosí pur di avere la certezza di aprire una breccia ai propri compagni? Sono le 4,48. Gli altri barchini seguono quasi contemporaneamente per irrompere attraverso il varco creato da Tesei o da Frassetto e Carabelli o, forse, da tutti e tre insieme. Ma, sfortunatamente, l'investimento del pilastro del ponte ha provocato il crollo della travata metallica che è andata ad ostruire completamente l'entrata, determinando un'ostruzione ancor piú ingombrante della prima. E d'altra parte, anche se il varco fosse stato aperto, la sorte della missione e degli assaltatori non sarebbe mutata. Già fra le 22,30 e le 23, infatti, sin dall'avvicinamento dell'intero gruppo navale a circa 20 miglia da Malta, l'isola era in stato d'allarme.

Le sue difese, grazie al radar di cui gli inglesi disponevano sin dall'inizio della guerra, erano perfettamente consapevoli dell'imminenza dell'attacco: proiettori, cannoni e mitragliere erano stati puntati subito verso l'imboccatura del porto, con lo specchio d'acqua antistante diviso in tanti quadrati sui quali i colpi sarebbero arrivati fittissimi non appena gli attaccanti si fossero fatti vivi.

Si ripeteva, a distanza di quattro mesi, la vicenda dello scontro notturno di Capo Matapan, con gli inglesi che «vedevano» le nostre navi restando invisibili ad esse. Tutti gli aerei da caccia erano stati intanto approntati per decollare alle prime luci dell'alba. Mentre i restanti sei barchini procedevano a tutto motore fra baffi di spuma bianca verso il presunto varco, si accesero numerosissimi proiettori lungo la costa: i forti, le artiglierie dei vari calibri, le mitragliere «Bofors» e le mitragliatrici aprirono un fuoco incrociato. Uno dopo l'altro, i motoscafi furono fermati dalle raffiche di migliaia di colpi o dalle bombe di profondità lanciate da aerei. Due minuti d'inferno, poi il silenzio completo. I piloti si comportarono tutti egregiamente. Bosio, pur gravemente ferito, riuscí ad attivare il meccanismo di autodistruzione del barchino e morí a seguito dello scoppio. Anche Pedrini, Zaniboni e Capriotti, nonostante i primi due fossero feriti, riuscirono a distruggere o ad affondare il proprio mezzo, e cosí fece pure Follieri il cui barchino, esplodendo anche perché centrato dai colpi della difesa, ferí Frassetto che dall'acqua continuava a cercare di segnalare ai colleghi la giusta direzione verso il varco. Anche Marchisio venne ferito e, dopo che il suo barchino fu affondato dal fuoco inglese, venne tratto in salvo da Capriotti a ridosso di una boa.[42]

[42] Da un rapporto ufficiale del vice ammiraglio Sir Wilbrahan Ford del Comando Marina di Malta cosí si legge: «... i prigionieri venivano interrogati e si esaminavano i completi

Che cos'era intanto accaduto a Tesei e Pedretti? Non se ne seppe piú nulla. Gli inglesi ripescarono, non lontano dal ponte di S. Elmo, una maschera di respiratore con brandelli di carne e capelli. I loro movimenti, dal momento del commiato da Costa, possono essere peraltro ricostruiti con sufficiente, attendibile verosimiglianza.

Partiti alle 3,45 circa, ebbero forse il tempo di raggiungere la rete di ostruzione entro le 4,30, ma le non semplici operazioni di fissare la testa del «maiale» alla rete e di spolettare potrebbero aver attardato la coppia. Alle 4,44, prima che il ponte di S. Elmo saltasse, una sentinella inglese del vicino forte scorse il «maiale» di Tesei e Pedretti nei pressi del ponte. La carica di tritolo scoppiò contro l'ostruzione? Sembrerebbe di sí, perché Frassetto, poco prima di partire all'attacco, avvertí contro il suo barchino come una frustata, tipico effetto delle esplosioni subacquee. Ed anche Costa confermò di aver udito alle 4,45 un'esplosione. Altra ipotesi è quella che lo scoppio del barchino di Carabelli abbia provocato il brillamento del «maiale» di Tesei o del barchino di Frassetto, rimasto impigliato nella rete, uccidendo Tesei e Pedretti che stavano ancora lavorando sott'acqua. È certo, comunque, che al momento dell'esplosione sotto il ponte i due non si erano ancora allontanati dalla rete.

I due MAS 451 e 452 (quest'ultimo, con al rimorchio l'MTSM, era partito in ritardo perché Moccagatta non riusciva ad allontanarsi: sperava di recuperare qualcuno dei suoi) nella rotta di rientro verso la Sicilia furono attaccati da una trentina di *Hurricane* e *Spitfire*, decollati da Malta alle prime luci dell'alba e vanamente contrastati da 10 *Macchi 200* del 54° stormo. La distruzione fu totale, e coinvolse anche l'MTL che aveva iniziato sin dalle 4,30 il rientro verso Nord, e gli stessi comandanti Moccagatta, Giobbe ed il capitano medico («Paglietta» aveva insistito al massimo per accompagnare gli operatori), con gli altri membri dell'equipaggio, caddero sotto i colpi. Undici superstiti riuscirono a raggiungere con l'MTSM il *Diana* in attesa presso Capo Passero, mentre un'altra decina fu catturata da siluranti inglesi uscite da La Valletta. In totale, il costo dell'azione fu di 15 caduti e 18 prigionieri, piú la perdita dei mezzi navali impiegati ad eccezione del *Diana* e dell'MTSM.

Riesaminata dopo quasi mezzo secolo, l'azione fu veramente «italiana» in tutto e per tutto. Nei lati positivi (audacia della progettazione, attacco del piccolo uomo) e negativi (imperfetta messa a punto di alcuni apparati, mancata cooperazione con le forze aeree). Il previsto concorso diversivo e di disturbo dell'Aeronautica ebbe uno svolgimen-

ordini di operazione catturati con uno dei barchini. Il fatto piú notevole circa questi ordini molto dettagliati e complessi è la quasi completa assenza di qualsiasi riferimento ad ogni controazione da parte nostra; a questo riguardo è da porre in rilievo il fatto che fino al momento in cui la nostra reazione si sviluppò, ossia finché il viadotto fu fatto saltare e la fortezza aprí il fuoco, l'intero piano era stato condotto con grande determinazione e la tabella dei tempi mantenuta con ammirevole esattezza». (BORGHESE, J.V., *op. cit.*, p. 144.)

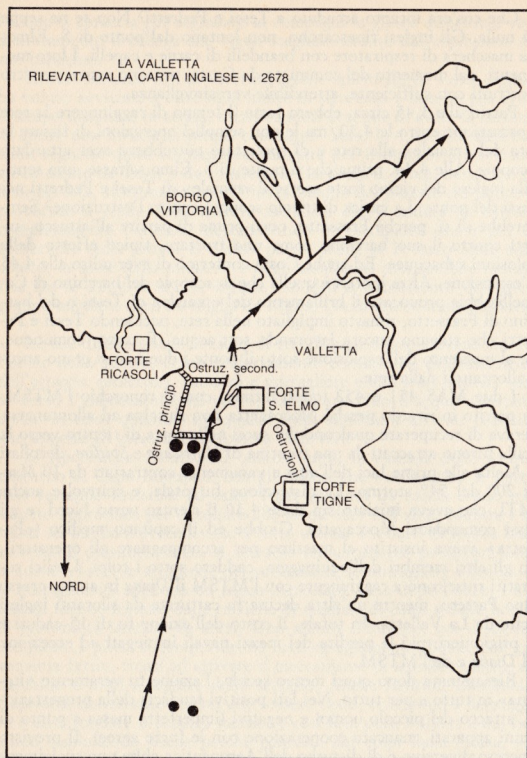



Fig. 6. Il progettato tentativo di forzamento del porto di La Valletta. (Da *I mezzi d'assalto...*, USMM.)

to impacciato ed impreciso: il primo intervento non fu eseguito, il secondo ritardato e con un solo aereo, il terzo anticipato e con due aerei. Poche anche le informazioni circa la forza e la dislocazione degli apparati difensivi, e cosí via.[43]

Il «Daily Mail» del 4 ottobre 1941 riportava una dichiarazione di Sir Edward Jackson, Governatore di Malta, che diceva fra l'altro:

> «... nel luglio scorso gli italiani hanno sferrato un assalto condotto con grande decisione per penetrare nel porto, impiegando MAS e siluri pilotati da "squadre del suicidio". L'impresa ha richiesto le piú grandi doti di coraggio personale.»

Nella sua sobrietà tutta britannica, l'espressione – formulata da un inglese in piena guerra e nei confronti degli italiani – costituisce forse il piú lusinghiero degli epitaffi per un'azione che, pur configurandosi come un insuccesso, per le componenti etiche e spirituali che la connotano qualsiasi Marina sarebbe fiera di poter annoverare nelle sue gesta.

Teseo Tesei

Elbano dall'animo fiero e dall'attaccamento vivo alla sua terra, come tutti gli isolani, era cresciuto con gli occhi pieni di tanto azzurro, tutto quello di cui si riempiva le pupille e lo spirito spaziando con lo sguardo da Marina di Campo sino laggiú, verso Montecristo. La natura lo attraeva in ogni sua manifestazione, lo estasiavano i panorami selvaggi, silenti, non solo del mare.

Ufficiale del genio navale con ampia esperienza di sommozzatore e sommergibilista, sin dagli anni Trenta aveva ideato e progettato con il collega Elios Toschi la «torpedine semovente», il mezzo d'assalto subacqueo piú noto in seguito come «maiale», che potesse compensare l'inferiorità della flotta italiana mediante un attacco di sorpresa contro le basi navali inglesi all'inizio di eventuali ostilità nel Mediterraneo. Era stato poi sempre, negli anni successivi, l'animatore delle prove sperimentali dei mezzi e dei sommergibili che li avrebbero dovuti trasportare, nonché dell'addestramento degli operatori ai quali aveva trasfuso, con l'esempio e la purezza delle proprie motivazioni ideali, gran parte della sua potenzialità spirituale.

Chi lo ha conosciuto a fondo, ne ha tratto un ricordo incancellabile. Un carattere forte ma spigoloso. Ribelle in potenza, si imponeva una rigida disciplina, ma non di rado gli era difficile tacere davanti ai superiori. Ciò che reputava illogico od, ancor di piú, ingiusto, gli faceva assumere nette prese di posizione. Spesso, per questo, per voler di-

[43] Come si è detto, e per quanto possa stentarsi a crederlo, a Malta non disponevamo di nessuna fonte informativa diretta. Solo la ricognizione aerea poteva fornire qualche elemento, peraltro molto ridotto perché la ripresa di fotografie doveva esser fatta da quote troppo elevate data l'efficacia delle difese antiaeree.

re e sostenere la propria opinione, riceveva delle punizioni. Allora, ben lungi dal mostrarsi convinto, acuiva la propria determinazione. I colleghi che divisero con lui le ore indimenticabili della preparazione, dell'attesa, dell'azione, i commilitoni che lo ebbero compagno a Bocca di Serchio, ne parlano tuttora come di un essere trascendente, al di là di tutto, ergentesi con la propria personalità complessa, forte, a tratti dura, ma pur sempre permeata d'un'aura di umanità.

«Era un essere straordinario, come se ne può incontrare uno ogni 100 anni. Aveva una forza spirituale enorme, di fronte a lui sembravano tutti piccoli. Sarebbe potuto emergere in ogni campo, sarebbe potuto diventare un santo tanta era la luminosità del suo spirito.»[44]

Uomo di cultura superiore, conduceva una vita che poteva dirsi spartana: credeva nella trasmigrazione delle anime; la sua visione della vita era ascetica, sacrificale; interpretava l'esistenza terrena come un «incidente di percorso» nell'infinita odissea dello spirito.

Era convinto che il sacrificio della vita per i propri ideali fosse il modo migliore per vivere, a prescindere che fosse, o no, accompagnato dall'esito vittorioso dell'impresa. Era l'impietosa sopraffazione dell'istinto naturale dell'uomo, quello che è chiamato istinto di conservazione, freddamente voluta per dimostrare (in maniera che rasentava l'assurdo) la superiorità dello spirito sulle debolezze umane. Per mostrare ai tiepidi, ai tranquilli, agli inseguitori del solo benessere materiale, agli intriganti della carriera, che il romanticismo del coraggio e della morte viveva ancora. Per riaffermare che, anche contro l'impossibile, si può e si deve lottare da uomini forti, senza mirare al successo, senza neppure credervi. Anzi, Tesei lo riteneva dannoso, «inquinante».

C'è in proposito una testimonianza bellissima di Toschi. Insieme, stavano tornando in Italia a bordo di una torpediniera, nel secondo mese di guerra, reduci dai tentativi fatti per salvare l'equipaggio del sommergibile *Iride* affondato nel golfo di Bomba e con il quale, loro stessi, avrebbero dovuto portare il primo attacco al porto di Alessandria:

«La notte era buia, ma chiara; il cielo pieno di stelle. Eravamo, fatalità, vicinissimi a Malta. Camminando su e giú in coperta, mentre la torpediniera correva veloce in acque nemiche, siamo arrivati all'alba facendo anche noi chilometri su chilometri. Io ero particolarmente amareggiato per il nostro insuccesso e per la morte di tanti nostri compagni. Anche lui era triste per gli aspetti umani della vicenda, ma quasi lieto per il metro smisurato delle sue convinzioni. "Non prendertela troppo" continuava a ripetermi. "Sí, è vero, non abbiamo raggiunto alcun risultato, anzi abbiamo perduto un sommergibile e tanti uomini, ma tutti insieme abbiamo offerto non parole, ma un gesto concreto al nostro popolo, ai nostri ideali. Cosí dovremo continuare ad agire, ad ogni costo, senza mai fermarci, senza preoccuparci di vincere: se il successo verrà tanto meglio, ma l'importante è essere pronti al sacrificio, nei fatti, per dare l'esempio".»[45]

[44] Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 18.
[45] Toschi, E., *op. cit.*, p. 124.

Prima di partire per l'attacco a Malta, aveva ribadito:

«Non è importante che affondiamo o no qualche nave. L'importante è che si dimostri al mondo che ci sono degli italiani capaci anche di saltare per aria, lí davanti agli inglesi.»

Non era affatto una forma di esaltazione o di retorica esasperata; se c'era un uomo totalmente contrario a ciò era Tesei, al punto che, in quegli anni di grande trionfo dell'esaltazione come della retorica, era forse l'unico che scrivesse sempre patria con la «p» minuscola, proprio come toscanissima, graffiante reazione a quelli che chiamava i «palloni gonfiati» del patriottismo. Le sue convinzioni erano invece il frutto di una profonda, interiorizzata maturazione che teneva celata ai piú, ammantata di quel riservato pudore che era un'altra costante del suo Io, e riservandola a tratti solo agli amici piú intimi, mai in chiave di esibizione narcisistica bensí come controllo e riscontro di idee. E non era nemmeno un emarginato dal mondo reale, un asociale. Riusciva ad essere sensibile come gli altri alle cose terrene – le donne, le loro attrattive, il gusto per un rapporto materiale – coltivando nel contempo il sogno di un amore ideale, sublimato, irraggiungibile ed impossibile.

Tesei non sarebbe dovuto andare a Malta. Già nelle sue precedenti attività aveva fatto piú di quanto è umanamente pensabile attendersi da un uomo. Tra l'agosto ed il dicembre 1940 si era prodigato nel salvataggio dei superstiti dell'*Iride*, era tornato malconcio dalla spedizione contro Gibilterra dove era sfuggito alla cattura nuotando dopo aver affondato il suo «maiale», aveva dato tutto se stesso nell'opera di soccorso, come palombaro, alla corazzata *Cavour* colpita dagli aerosiluranti inglesi nel porto di Taranto. Questi sforzi fisici avevano provocato un aggravamento delle condizioni del suo cuore e dell'organismo in genere, già provati dalle lunghe esercitazioni, tali da farlo dichiarare non idoneo per sei mesi al servizio di sommozzatore.

Ma l'uomo, che aveva fatto offerta di sé, a poco a poco anziché in un attimo sublime e fatale come era nel suo sogno e nella sua visione ascetica, chiedeva ora di spegnere la residua fiamma di vita sacrificandosi nell'ultima azione – la piú bella – a favore dei propri compagni. Questa fu la cosciente e meditata decisione di Teseo Tesei. Nessuno dei superiori, pur dopo molti tentati dinieghi ed umane titubanze, ebbe infine la forza di negargli questo dono supremo.

Il 17 luglio, pochi giorni prima dell'azione su Malta, Tesei scriveva ad una persona amica:

«... quando riceverai questa lettera, avrò avuto il piú alto degli onori, quello di dare la mia vita per il Re e per l'onore della Bandiera. Tu sai che questo è il piú grande desiderio e la piú elevata delle gioie per un uomo...»[46]

[46] Borghese, J.V., *op. cit.*, p. 145.

Teseo Tesei: l'uomo sopravvissuto di oltre due millenni all'epopea omerica, un cavaliere antico uscito da una fiaba, un faro di luce vivida, inestinguibile, un volo di gabbiani che s'innalza improvviso dalla pochezza terrena degli uomini comuni.

I «nuotatori d'assalto» del gruppo «Gamma»

La scomparsa di Moccagatta e Giobbe, rispettivamente comandanti della flottiglia e del reparto di superficie, aveva comportato la necessità di una ricostruzione dei quadri di comando della X^a. Borghese, pur continuando ad essere il comandante del reparto subacqueo e del sommergibile *Scirè*, era stato nominato comandante interinale della flottiglia,[47] ed il capitano di corvetta Salvatore Todaro, compagno di corso di Borghese e già noto per le imprese compiute in Atlantico con il sommergibile *Cappellini*, era stato nominato comandante del reparto di superficie.

La vicenda di Malta, col suo sfortunato ma glorioso epilogo, sembrava aver dato nuovo vigore all'attività della X^a. Mentre il reparto di superficie provvedeva al reintegro dei barchini perduti in azione, alla creazione di nuovi mezzi piú progrediti ed all'acquisizione di battelli adatti al trasporto da La Spezia verso le zone di impiego, quello subacqueo, nell'autunno 1941, creava un altro sistema di offesa attraverso la costituzione di una nuova specialità, i «nuotatori d'assalto».

L'idea traeva origine dalle esperienze maturate dagli operatori dei «maiali» durante le due missioni sino allora condotte contro Gibilterra, rispettivamente nell'ottobre 1940 e nel maggio 1941.[48] Gli operatori, mentre navigavano all'interno della rada per la ricerca delle unità da guerra da attaccare, avevano rilevato la presenza di numerosi mercantili alla fonda, facenti parte di convogli sia in arrivo sia in partenza. Chiaramente, non erano bersagli paganti per i «maiali», i cui 3 quintali di esplosivo erano destinati alle carene delle navi da guerra, ma erano pur sempre obiettivi molto remunerativi tenendo conto della

[47] Avrebbe ricoperto questo incarico fino al dicembre 1941, rilevato poi dal nuovo titolare capitano di fregata Ernesto Forza. Borghese diventerà poi comandante effettivo della X^a MAS il 1° maggio 1943.

[48] Il primo tentativo di attacco alla rada di Gibilterra si era svolto nella notte fra il 29 ed il 30 ottobre 1940, senza successo, poiché le coppie De La Penne-Bianchi e Tesei-Pedretti avevano dovuto rinunciare a seguito di avarie ai mezzi ed agli autorespiratori mentre Birindelli, arrivato da solo (Paccagnini, il suo secondo, era stato costretto a risalire, anche lui per avaria all'autorespiratore) a circa 70 metri dalla corazzata *Barham*, era stato obbligato a desistere per un guasto al motore del «maiale». Un'altra missione, un mese prima, era stata annullata – mentre il sommergibile *Scirè* con gli stessi equipaggi si trovava a 50 miglia da Gibilterra – per improvvisa partenza dalla rada delle forze navali inglesi.

Il secondo tentativo di attacco aveva avuto luogo nella notte fra il 26 ed il 27 maggio 1941, ma anch'esso non aveva avuto esito a causa di avaria ad un mezzo e del malore che aveva colpito due operatori, dopo che sui due «maiali» rimasti aveva preso imbarco anche l'equipaggio di quello fuori uso.

crescente importanza che sempre piú andava assumendo, nel poliedrico scenario bellico, il trasporto dei rifornimenti.

Veniva pertanto messo subito in corso uno studio per le modalità di attacco. Inizialmente, si era orientati a far uscire dal sommergibile trasportatore un certo numero di sommozzatori i quali, mentre i «maiali» si avviavano verso i propri bersagli, dovevano marciare sul fondo del mare (le lunghe passeggiate notturne sui fondali di Bocca di Serchio cominciavano a dare i loro frutti) portando a spalle una carica molto minore e raggiungere, e quindi minare, i piroscafi. Erano già stati messi a punto gli aspetti relativi all'equipaggiamento, al bilanciamento e zavorramento, all'orientamento, quando si faceva strada la soluzione, ritenuta piú idonea, di un avvicinamento a nuoto con trasporto (a mezzo apposita cintura), anziché di un'unica, ingombrante carica, di 3-4 cariche minori, ma bastevoli ad aprire una falla nella carena di un mercantile.

Era nata in questo modo una nuova arma, battezzata «mignatta» o «cimice», costituita da un piccolo involucro metallico circolare, di forma biconvessa, contenente circa 3 kg di esplosivo, munito di un anello di gomma che, gonfiato da una bomboletta d'aria compressa a collo rompente, ne assicurava l'aderenza sotto lo scafo, e dotato di una spoletta temporizzata regolabile esternamente atta a provocare l'esplosione nel momento desiderato.

Il nuotatore indossava una muta gommata e lunghe pinne, e poteva godere di un'autonomia respiratoria di immersione, per poter lavorare nella fase di acquisizione del bersaglio, di circa mezz'ora grazie ad un piccolo autorespiratore. Per l'orientamento, era dotato di una bussola da polso al radiomir. Uno dei problemi piú grossi era rappresentato dall'occultamento che doveva mantenere durante l'avvicinamento all'obiettivo. A questo scopo, la superficie del viso doveva essere accuratamente annerita, e la testa coperta da una retina, tipo quella da... notte, sulla quale erano fissate alghe, stoppie o la paglia di un vecchio fiasco. Se a ciò si aggiungeva un adeguato addestramento – occhi a pelo d'acqua, braccia ferme, nuoto molto lento a mezzo dei soli arti inferiori – non sarebbe stato facile, anche per la piú attenta e smaliziata vedetta, individuare una figura umana sotto quello che aveva tutta l'apparenza di uno dei tanti detriti che galleggiano nelle acque dei porti molto frequentati. Le procedure operative prevedevano l'attacco da prua, con allontanamento poi di poppa.

L'appetito vien mangiando. Dopo alcuni colpi messi a segno, si progettò di estendere l'impiego della «cimice» o «mignatta» che dir si voglia anche ad azioni di sabotaggio da effettuarsi in porti neutrali contro naviglio mercantile nemico in sosta per imbarco o scarico merci. Era necessaria, però, una modifica dell'arma. L'esplosione di questa, infatti, provocava l'affondamento della nave in porto, su fondali generalmente poco profondi, il che le consentiva di rimanere emersa per buona parte con possibilità di salvataggio, sia pure parziale, del

carico e di recupero della nave stessa. Un evento del genere, poi, in un porto neutrale, poteva dar luogo a complicazioni di natura diplomatica che era bene evitare il piú possibile.

Veniva quindi introdotta una variante denominata «bauletto esplosivo». La carica subacquea era sempre del tipo «cimice», ma con differenti caratteristiche. La descrizione che ne fa Borghese ci sembra rendere perfettamente l'idea:

«... il peso dell'esplosivo fu leggermente aumentato, ma molto accresciute furono le sue capacità distruttive, utilizzando un piú potente esplosivo. La spoletta a tempo fu completata con un'altra a spazio. Consisteva, questa, in un'elichetta che, per effetto del moto, si metteva in azione solo quando il bastimento iniziava la navigazione (e raggiungeva una velocità superiore alle 5 miglia, per evitare che la corrente, in porto, potesse azionarla); dopo aver compiuto un certo numero di giri corrispondente, ad esempio, ad un tratto di 100 miglia, l'asticella collegata all'elichetta metteva in azione la normale spoletta ad orologeria. Dopo il tempo previsto, e quando la nave era sicuramente in mare aperto, avveniva lo scoppio, con molte probabilità di perdita totale (dati gli alti fondali), evitando ogni complicazione con le autorità neutrali e lasciando il nemico nel dubbio se l'esplosione fosse dovuta a siluro, a mina od altra causa immediata piú verosimile che non ad un atto di sabotaggio, di effetto tanto ritardato, compiuto nel porto di partenza.»[49]

Gli uomini chiamati ad operare con questo tipo di ordigni furono inquadrati in un gruppo «Gamma» al comando del tenente di vascello Eugenio Wolk, pallanotista ed espertissimo nuotatore. La sede prescelta per l'addestramento risultò l'Accademia Navale di Livorno, munita delle attrezzature e degli specifici impianti predisposti per la Scuola Sommozzatori che era stata istituita il 1° settembre 1940.[50] Un bell'addestramento, duro: «nuoto di guerra» (veloce, tutto gambe, senza spruzzi), padronanza assoluta del respiratore ad ossigeno, capacità di orientamento, marce di 5 km con una dozzina di chili di materiale esplosivo.

Alla X[a] servivano, ovviamente, uomini che fossero ottimi nuotatori ed avessero un temperamento istintivamente «acquatico». Attraverso contatti con la Federazione Italiana Nuoto ci si poteva mettere sulle tracce di elementi con spiccata idoneità al ruolo, cosa che fu fatta e che diede luogo ad una ennesima riprova della... lungimiranza organizzativa militare italiana, nel senso che la maggior parte degli iscritti alla predetta federazione risultava in servizio nell'Esercito invece che nella Marina.

[49] Borghese, J.V., *op. cit.*, p. 154.

[50] Nella Regia Marina i sommozzatori erano andati assumendo un ruolo sempre piú importante. Oltre ad essere imbarcati sulle unità minori, che non disponevano di palombaro a bordo, per i servizi di controllo e manutenzione dello scafo e dei suoi apparati immersi, essi trovavano impiego anche sulle navi piú grandi della flotta per effettuare il servizio di ispezione notturna alle carene contro eventuali attacchi di mezzi navali subacquei inglesi simili ai nostri. Inoltre, svolgevano anche un'attività *intelligence*, nel senso che penetravano nei locali degli scafi nemici sommersi, nei vari porti o sottocosta – là dove il palombaro non poteva andare – per recuperare documentazioni e carteggi riservati di grande interesse per il Servizio I della Marina.

Nella primavera 1942 si stavano mettendo a punto i preparativi per l'*Operazione* C 3, lo sbarco aero-navale su Malta, poi rinviato e mai piú eseguito. Alla Forza Navale Speciale preposta all'operazione era necessaria l'identificazione del piano delle difese fisse e mobili dell'isola, e la X[a] flottiglia MAS era la piú indicata per un compito di questo genere. Si trattava di avvicinarsi il piú possibile a Malta con i vari mezzi e sistemi di cui il reparto era dotato, rilevare quali opere difensive fossero state messe in atto e saggiare il grado di vigilanza e di reazione nemica. Mentre alcuni motoscafi veloci eseguivano il periplo dell'isola, avvicinandosi in alcuni casi fino a poche decine di metri dalla costa, anche i nuotatori svolgevano la loro parte. È da ricordare la missione dell'operatore «Gamma» Guglielmo, anche se finita male... per eccesso di zelo. Trasportato da un motoscafo sulla costa Nord-orientale nella notte fra il 18 ed il 19 maggio, doveva compiere una ricognizione a nuoto a distanza minima dalla costa per accertare l'esistenza o no di ostruzioni, reticolati, nidi di mitragliatrici, capisaldi, ecc. Il mezzo trasportatore si portava audacemente nell'interno della baia di Marsa Scala, e Guglielmo si calava in mare perlustrando l'insenatura metro per metro, stando sdraiato su uno zatterino ad aria (era un'altra modalità di impiego dei «Gamma») e vogando con le braccia. Spinto dal fervore professionale, per accertarsi ancor meglio di alcuni particolari, ad un certo momento prese addirittura terra, effettuando scrupolosamente anche questo tipo di ricognizione con lo zatterino sgonfio sottobraccio. Attardatosi sino ai primi chiarori dell'alba, non riuscí piú a rintracciare il motoscafo che pur l'aveva atteso ben oltre l'ora concordata per il rientro.[51] Ma l'impiego offensivo vero e proprio della specialità nuotatori della X[a] doveva avvenire qualche mese dopo a Gibilterra.

Al comando della flottiglia aveva cominciato a farsi strada sin dalla primavera del 1941 l'idea di costituire una base operativa avanzata nella baia di Algeciras, che confina, ad Est, con la rada di Gibilterra sino a formare praticamente un tutt'uno con la prima. Si era notato, nel corso delle precedenti operazioni, che, tutto sommato, gli attacchi alle navi mercantili ormeggiate nella rada sottostante la Rocca non presentavano difficoltà insormontabili, tanto che sino allora ben 22 dei 24 operatori impiegati erano riusciti a raggiungere la costa spagno-

[51] Quella stessa notte un altro motoscafo sbarcava a 150 metri dalla costa di Malta il sottocapomanipolo della MILMART (sigla della specialità «artiglieria marittima» della MVSN, branca della Milizia addetta ai pezzi antiaerei ed antinave delle basi navali, in supporto alle batterie della Marina) Carmelo Borg Pisani, studente universitario maltese di fervidi sentimenti italiani, offertosi volontario per essere infiltrato nell'isola con un apparato trasmittente e svolgere cosí quelle funzioni di agente informatore che fino ad allora erano state disattese. Catturato quasi subito dagli inglesi, veniva giustiziato circa sei mesi dopo. Gli veniva concessa la medaglia d'oro al v.m. alla memoria, *motu proprio* sovrano del 4 maggio 1943. Sulla porta della cella dove aveva trascorso la detenzione, sottoposto a continui e serrati interrogatori, fu rinvenuta una scritta a carbone: «I servi ed i vili non sono graditi a Dio».

la ed a rientrare in Italia. Gli inglesi, se erano in grado di assicurare un buon livello di protezione al naviglio alla fonda nella zona portuale, mercè l'impiego di reti ed ostruzioni subacquee, non potevano fare lo stesso per le decine di mercantili ancorati in rada. Uomini «Gamma» che avessero potuto operare partendo da una base fissa a terra, con energie integre e messa a punto accurata di ogni particolare, avrebbero potuto conseguire il successo con probabilità senz'altro piú elevate. Inoltre, in questo modo, l'azione offensiva poteva essere alimentata con continuità, senza dar requie al nemico, costringendolo ad una vasta dispersione di mezzi, energie e personale, nonché ad un logorio nervoso derivante dal non poter individuare l'origine dell'insidia, almeno fin che fosse risultato possibile tenergliela celata.

L'incarico di un sopralluogo in terra spagnola era stato affidato nella primavera del 1942 ad un tecnico facente parte della X^{a}, Antonio Ramognino, volontario di guerra, che aveva dalla sua due prerogative piuttosto importanti: era un uomo intelligente e geniale (aveva progettato lui stesso un minuscolo motoscafo d'assalto che gli esperti della flottiglia stavano valutando con notevole interesse), ed aveva sposato una spagnola, donna Conchita. Quest'ultimo aspetto risultava molto comodo, perché gli consentiva di prendere in affitto abbastanza facilmente, senza destare sospetti nelle autorità spagnole, una villa necessaria (questa era la motivazione addotta per i compatrioti della moglie) a rimettere in sesto le condizioni di salute di questa che, dopo la permanenza in Italia, lontana dalla sua terra, aveva iniziato a soffrire di una preoccupante forma di esaurimento fisico e nervoso. Sole e mare di casa, avevano consigliato i medici, potevano essere il giusto rimedio.

La villa era situata in prossimità di Puenta Maiorga, sulla costa Nord della baia di Algeciras, a poca distanza da La Linea de la Concepción, piccolo centro agricolo e commerciale della provincia di Cadice, al confine con Gibilterra da cui distava circa 4 km. Era, nella sua posizione, un punto di eccellente osservazione, dal quale era possibile sorvegliare senza interruzione i movimenti dei mercantili inglesi ancorati, rispetto alla spiaggia antistante la villa, dai 500 ai 2.000 metri. La giovane coppia si dava alacremente da fare per allestire l'abitazione ai fini degli scopi cui doveva servire, e fra i primi adempimenti della graziosa padrona di casa per migliorarne l'arredo ci fu quello di una bella, spaziosa gabbia per una famigliola di verdi pappagalli sudamericani, gabbietta molto decorativa ma, soprattutto, adatta a mascherare un finestrino-osservatorio della villa.

Alla fine di giugno veniva approntata una squadra di 12 «Gamma» agli ordini del s. tenente di vascello Agostino Straulino, che nell'avanzato dopoguerra assurgerà agli onori della cronaca sportiva quale famoso campione di vela.[52] Occorreva farli entrare in Spagna clandestinamente e, se tutto fosse andato per il meglio, farli uscire allo stesso modo.

La metà, dopo aver raggiunto la nostra base sommergibili atlantici di Bordeaux, veniva introdotta in Spagna da alcuni agenti del servizio segreto della Marina, in parte nascosti nel doppio fondo di un autocarro, altri mediante una marcia alpina attraverso i Pirenei. I rimanenti sei erano imbarcati in tutta regolarità come marittimi di un mercantile italiano diretto a Barcellona; giuntivi, si eclissavano come da istruzioni, mentre l'ignaro comandante, imprecando contro la cialtroneria umana, li denunciava per diserzione. Sempre sotto l'assistenza degli agenti della Marina, raggiungevano Madrid ed infine Cadice. Qui assumevano un'altra identità, quella di membri d'equipaggio della petroliera italiana *Fulgor* destinati a sostituire il vecchio organico. L'11 e il 12 luglio tutti gli operatori confluivano su Algeciras, località di non facile raggiungimento perché strettamente controllata dagli spagnoli lungo le vie di accesso, recandosi a bordo della cisterna *Olterra*, nave italiana presente nel porto sin dal 10 giugno 1940 per l'internamento seguito alla nostra dichiarazione di guerra, che aveva riportato estesi danni nel corso di un fallito tentativo di auto-affondamento per non essere catturata dagli inglesi. Proprio questi danni erano serviti come motivo plausibile per far iniziare all'equipaggio lavori di raddobbo e manutenzione. Anche per l'*Olterra*, c'erano in vista progetti di utilizzazione operativa di cui si parlerà piú avanti.

A bordo, non a caso, si trovava a ricevere i «Gamma» il tenente di vascello Licio Visintini, che li orientava per un primo contatto visivo con la rada di Gibilterra e con i potenziali bersagli, i piroscafi di un grosso convoglio. Ai primi chiarori dell'alba del 13 sgattaiolarono alla spicciolata verso la villa dei Ramognino (la chiameremo d'ora in poi «Villa Carmela», anche se questo nome le verrà dato solo nel dopoguerra), dove erano confluiti anche i materiali. Da qui, naturalmente, lo spettacolo era ancora migliore, e lo studio dell'area di lavoro molto piú analitico, potendosi pianificare con cura il giusto punto di discesa in mare, – quel tratto di costa era particolarmente sorvegliato dai *carabineros*, le guardie di finanza spagnole, molto attente, a quell'epoca, a salvaguardare la verginità neutralista del proprio Paese, e dagli agenti inglesi – la scelta e l'assegnazione dei bersagli, le manovre ed il percorso piú idoneo per l'avvicinamento e l'attacco.

L'azione ebbe luogo nella notte fra il 13 ed il 14. Verso le 3 gli uomini scesero dalla villa in completa tenuta operativa, con 3 «cimici» per ciascuno; raggiunsero la spiaggia approfittando del letto di un torrente asciutto, sgusciarono fra le pattuglie che la percorrevano in su

[52] Il gruppo «Gamma» era cosí composto: s. tenente di vascello Giorgio Baucer, sottonocchiere Carlo Da Valle, sottocapo sommozzatore Giovanni Lucchetti, sottocapo palombaro Giuseppe Feroldi, sottonocchiere Vago Giari, palombaro Bruno Di Lorenzo, capo silurista Alfredo Schiavoni, 2° capo cannoniere Alessandro Bianchini, sottocapo cannoniere Evideo Boscolo, fuochista Rodolfo Lugano, fuochista Carlo Bucovaz. (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 191.)

ed in giú, ed in una mezz'ora tutto il personale fu in acqua. Qui iniziò l'avvicinamento agli obiettivi, con nuoto tattico, rapido ma non faticoso, che non faceva baffi né sollevava spruzzi, non produceva rumore né fosforescenza. La rada era continuamente spazzata dai fasci dei proiettori, e ad intervalli serrati scoppiavano piccole bombe di profondità lanciate dai motoscafi di sorveglianza che perlustravano lo specchio d'acqua. Occorreva tenere gli occhi piú che aperti, ed essere concentrati. Uno sciacquio piú forte, una bracciata piú impaziente, avrebbe potuto mandare all'aria tutto.

I bersagli vennero raggiunti; quindi immersione sotto carena e applicazione delle mignatte. Pochi minuti ancora, ed il lavoro era compiuto. Alle 3,20 i primi due «Gamma» erano di nuovo a terra, nei pressi di uno degli agenti preposto al loro recupero. Uno di questi, nel suo rapporto, scriverà cosí:

«È interessante notare come, nonostante mi trovassi a ridosso di un cespuglio a meno di 10 metri dal mare ed osservassi l'acqua con la massima attenzione, ho avvistato i due operatori solo quando erano già all'asciutto e strisciavano sulla sabbia per raggiungere il punto stabilito per l'appuntamento. Ritengo pertanto che non sia facile notare la loro presenza ad una distanza maggiore di 6 o 7 metri.»[53]

Altri due la fecero egualmente franca, mentre sette vennero invece intercettati dai *carabineros*, e solo l'immediato intervento del console italiano ad Algeciras consentí che fossero lasciati in libertà provvisoria con l'impegno di mantenersi a disposizione delle autorità spagnole. Il dodicesimo uomo, infine, prendeva terra all'altezza del ponte di La Linea, e si avviava a piedi ad Algeciras – una passeggiata di 16 km – dirigendosi deciso verso il nostro consolato. A parte il «maratoneta», tutti gli altri rientravano a «Villa Carmela» dove li attendeva una buona colazione. Stavano tutti bene, meno uno che era stato ferito ad un piede dall'elica di un motoscafo della vigilanza, ed un altro cui era scoppiata vicino una bomba di profondità e che lamentava forti dolori alla regione vertebrale.

I risultati non corrisposero però alla meticolosità con la quale l'azione era stata preparata e con gli sforzi messi in atto per portarla a termine. Il funzionamento di molti ordigni risultò imperfetto e solo quattro piroscafi, per un totale di circa 10.000 tonnellate, furono piú o meno gravemente danneggiati, ma non affondati, tanto che fu possibile portarli all'incaglio evitando sia la loro perdita sia quella totale del carico.[54] Gli inglesi dovettero rimanere a lungo perplessi circa la vera natura dell'attacco, e la perplessità venne fugata solo dal casuale rinvenimento di una muta da sommozzatore. Sul piano psicologico, l'effetto comunque ci fu: nonostante l'allertamento e l'accurata vigilanza, Gibilterra continuava ad essere vulnerabile. La X^a aveva colpito ancora.

[53] *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 193.

[54] In quel periodo, nel corso di una visita effettuata dal comandante Borghese in Germania per coadiuvare i tedeschi nella realizzazione di un centro addestramento per mezzi d'assalto navali tipo quello italiano, si era riusciti ad ottenere da loro, in cambio di nostri materiali subacquei, una certa quantità di esplosivo plastico ancora piú potente del nostro.

La seconda operazione del gruppo «Gamma» ebbe luogo due mesi dopo, con le stesse modalità adottate per quella precedente per quanto riguardava l'ingresso in Spagna degli operatori e dei materiali. Inizialmente, l'attacco doveva essere condotto da 5 uomini, ridotti però all'ultimo momento a tre in quanto a tanto ammontavano gli obiettivi in rada. Si era incappati in un periodo di magra, infatti, quanto a presenza di piroscafi, ed il gruppetto aveva atteso sino al penultimo giorno della fase lunare favorevole nella speranza di veder aumentare il numero dei mercantili. A questo punto, un ulteriore ritardo avrebbe significato la rinuncia. Gli assaltatori destinati ad operare erano tre reduci dalla precedente missione, Straulino, Di Lorenzo e Giari. Alle 23,40 del 14 settembre il primo di essi prendeva il mare seguito subito dopo dagli altri due.

Ma gli inglesi si erano fatti furbi. Dopo l'attacco di luglio, non lasciavano piú in rada aperta nessun piroscafo, fatta eccezione per quelli carichi di esplosivo, preferendo tenere i mercantili dentro il porto militare o nella parte orientale della baia, di fronte a questo. Inoltre, la sorveglianza si era fatta piú stretta. Durante tutta la notte, i proiettori venivano continuamente accesi, a ritmo serrato, mentre cinque motovedette, integrate da battelli a remi, giravano costantemente intorno ai piroscafi a meno di 50 metri lanciando bombe di profondità.

Alle 6,20 del 15 Straulino riprendeva terra dopo quasi sette ore senza aver però potuto condurre l'attacco proprio a causa della forte vigilanza intorno al suo bersaglio. Aveva effettuato due tentativi di avvicinamento e in uno di essi aveva avuto la sensazione di essere stato avvistato, posto che furono poco dopo lanciate alcune bombe, obbligandolo a ripetute immersioni per occultarsi. In conseguenza di ciò, l'ossigeno dell'autorespiratore si era esaurito, precludendogli ogni altra possibilità. Degli altri due, Giari rientrava con i propri mezzi a «Villa Carmela», ma Di Lorenzo era intercettato dai *carabineros* e condotto alla loro tenenza. Per una serie di circostanze fortuite, avevano portato ambedue l'attacco ad uno stesso obiettivo, il *Ravens Point* di 1.787 tonnellate che era poi affondato rapidamente di poppa. Che cosa era successo? Di Lorenzo, sebbene avesse il respiratore tranciato dall'elica di una vedetta, era riuscito ad applicare le «cimici» al suo bersaglio. Giari non ce l'aveva fatta, causa una forte corrente contraria, a raggiungere il suo, ed allora aveva portato l'attacco ad una nave vicina che era la stessa di Di Lorenzo.

Anche in questa seconda azione il risultato non era stato aderente all'impegno profuso, per una serie di fattori del tutto estranei all'organizzazione e alla condotta dell'impresa che erano state ineccepibili. Ne restava, ancora una volta, la testimonianza di un'audacia poco fortunata, l'ennesima sfida alla sicumera britannica, l'orgoglio di aver appo-

sto ancora una volta la firma della X^a^ sotto la rocca di Gibilterra, là dove i mezzi d'assalto italiani continuavano a dimostrare di poter entrare a piacimento, quando volevano, col piccolo apparato motore di un «maiale» o, ancora piú semplicemente, con un paio di pinne e quattro bracciate.

Un'altra missione dei nuotatori d'assalto che deve essere ricordata è quella svoltasi ad Algeri, nella notte fra l'11 e il 12 dicembre 1942, in concorso con i «maiali». Un mese prima, gli anglo-americani erano sbarcati nell'Africa settentrionale francese, le sorti della guerra sembravano aver preso ormai una piega nettamente favorevole a loro, e la X^a^ era ancora chiamata in prima linea per concorrere a contrastare, per quanto possibile, l'afflusso dei rifornimenti il cui peso andava a gravare sulle spalle delle nostre truppe in Tunisia. La ricognizione aerea confermava che il porto di Algeri e la rada antistante erano gremiti di piroscafi, trasporti truppe e mercantili sotto scarico; si trattava di infilarvisi con «maiali» e «Gamma», i primi dentro il porto ed i secondi nella rada, e menare un bel colpo, vendicando cosí anche il maggiore pilota Carlo Emanuele Buscaglia, asso degli aerosiluranti, che proprio tre mesi prima, il 12 settembre, vi era stato abbattuto col suo S. 79. Dall'estate del 1941 era stato assegnato alla X^a^, per affiancare lo *Scirè*, un altro sommergibile da trasporto, l'*Ambra*, al comando del tenente di vascello Mario Arillo. Dopo la perdita dello *Scirè*, [55] ad esso solo era affidato il compito di portare gli assaltatori ad Algeri. Nel piano operativo, era previsto che il battello doveva farli uscire tutti, piloti dei «maiali» e nuotatori, stando in immersione, ed attenderli per il recupero sino ad un'ora stabilita. Dovevano entrare in azione tre equipaggi dei mezzi d'assalto subacquei e 10 operatori «Gamma». [56]

Per i «maiali», veniva introdotta una novità. Per la prima volta, infatti, erano impiegate teste con cariche doppie: in sostituzione della ordinaria carica di 300 kg, infatti, agli SLC era stata applicata una carica di eguale forma penetrante esterna, ma suddivisa in due sezioni, dal momento che 150 kg risultavano largamente sufficienti ad affondare un piroscafo, con il che si raddoppiavano le possibilità di offesa degli apparecchi. Come giustamente fa rilevare Borghese, l'adattamento delle armi alle necessità di impiego imposte dalle circostanze era

[55] Lo *Scirè* era stato affondato il 10 agosto 1942 nella baia di Haifa sotto il fuoco concentrato di bombe di profondità e batterie costiere. Colava a picco con tutti i membri dell'equipaggio e 10 uomini dei mezzi d'assalto che avrebbero dovuto effettuare il forzamento del porto di Haifa.

[56] Gli equipaggi dei «maiali» erano: tenente di vascello Giorgio Badessi, sottocapo palombaro Carlo Pesel; tenente genio navale Guido Arena, sottocapo palombaro Ferdinando Cocchi; guardiamarina Giorgio Reggioli, sottocapo palombaro Colombo Pamolli. I nuotatori del gruppo «Gamma» erano: sottotenente armi navali Agostino Morello, secondo capo infermiere Oreste Botti, sergente granatiere Luigi Rolfini, sergente bersagliere Gaspare Ghiglione, sergente bersagliere Alberto Evangelisti, sottocapo palombaro Giuseppe Feroldi, sottocapo cannoniere Evideo Boscolo, fuochista Rodolfo Lugano, marinaio sommozzatore Giovanni Lucchetti, fante Luciano Luciani. (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 219.)

una delle caratteristiche del metodo di lavoro della X^a^. Al principio normalmente applicato («disponendo di un'arma, trovarne l'impiego»), il concetto della flottiglia ne aveva sostituito un altro: «data una determinata situazione tattica, trovare l'arma e le modalità d'impiego per poterne venire a capo».

Ci piace anche riportare, testualmente, il caustico commento finale di Borghese, che oltre due decenni trascorsi sotto le armi ci autorizzano a condividere pienamente:

> «Metodo redditizio ed interessante, che richiede l'uso di quell'organo che gli alti comandi militari, forse per consuetudine disciplinare, mantengono spesso allo stato letargico: il cervello.» [57]

La navigazione risultava alquanto tormentata, a causa del mare grosso, specie per gli elementi «Gamma» provenienti dall'Esercito. Alle 22 dell'11 dicembre, dopo oltre due ore e mezzo di navigazione guidata via telefono da due uomini-civetta saliti in superficie, l'*Ambra* si arrestava nel bel mezzo della rada di Algeri, a circa 2 km dall'imboccatura Sud del porto, a 300-400 metri da un gruppo di sei piroscafi alla fonda.

Seguiamo le vicende dei due gruppi. Alle 22,30 fuoriescono dal sommergibile i nuotatori. Arillo ha dato loro l'ordine di attaccare i piroscafi in rada, agendo eventualmente in due contro la stessa nave; i «maiali» attaccheranno le navi in porto. Man mano che fuoriescono, l'uomo-civetta indica loro la situazione dei bersagli, poi si radunano intorno al s. tenente Morello, capo-gruppo, che li assegna distribuendoli per coppie. Stralciamo dalla sua relazione:

> «Prima di partire per la missione, avevo ricevuto ordine dal comandante Borghese di mandare almeno 2 operatori su ogni nave di almeno 10.000 tonnellate. Ordinai pertanto a Ghiglione e Luciani di attaccare la prima nave che si trovava all'estremità sinistra del semicerchio formato dai piroscafi; a Rolfini ed Evangelisti di attaccare la seconda, a Lugano e Lucchetti la terza, a Boscolo e Feroldi il quarto piroscafo. Visto però che il bersaglio che dovevo attaccare con Botti era molto grande, ordinai a Feroldi di venire con me. Ordinai a Botti di attaccare la nave sul lato dritto, a Feroldi sulla poppa, io l'avrei attaccata sulla sinistra. Dopo essermi allontanato, feci l'avvicinamento alla nave; intanto sentivo delle voci a bordo, e vidi una persona che fumava appoggiata al parapetto. Improvvisamente a bordo si accese un piccolo proiettore che si mise a sciabolare l'acqua e mi prese dentro il suo raggio luminoso; avendo la retina in testa girai la nuca al riflettore e rimasi in affioramento sapendo che certamente quelli della nave non potevano immaginare che ciò che sembrava un mucchio d'alghe era la testa di un operatore. Erano circa le 00.30 quando attaccai le cariche.» [58]

Effettuando l'attacco, Morello e gli altri due nuotano per un po' cercando di rintracciare l'uomo-civetta per il rientro sull'*Ambra*. Non lo trovano, e sono costretti a dirigere verso terra dove giungono intorno alle 4. Lucchetti viene subito scoperto in mare, catturato e portato

[57] Borghese, J.V., *op. cit.*, p. 303.

[58] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., pp. 225-226.

a bordo del mercantile attaccato da Morello, piú o meno nel momento in cui questi sta piazzando la carica. Ciò determina l'allarme in tutta la baia, si susseguono numerosi scoppi di bombe di profondità, alcuni colpi di cannone, ululati di sirene, «spazzolío» di riflettori. Alle 00,30 lo scoppio delle prime cariche applicate dai «Gamma» rende la situazione ancora piú pesante. Rolfini ed Evangelisti portano comunque a termine il loro attacco, aiutati da Boscolo che non può raggiungere il suo bersaglio a causa della corrente. Ghiglione, Luciani e Lugano, in preda a sfinimento, rinunciano all'azione e sono recuperati dai «maiali» nella loro rotta di ritorno.

Gli equipaggi dei mezzi d'assalto fuoriescono mezz'ora dopo i «Gamma», poco dopo le 23. Sono in ritardo sulla tabella dei tempi, causa inconvenienti verificatisi all'uscita dei nuotatori che hanno fatto slittare tutte le operazioni. Il tenente di vascello Badessi, capo-gruppo, resosi conto che ormai il porto non può essere raggiunto in tempo, assegna ai colleghi i piroscafi ancorati in rada. Avendo la doppia carica, ciascun equipaggio deve attaccarne due. Ma proprio per il suo «maiale» le cose si mettono subito male. Il mezzo è rimasto probabilmente danneggiato durante la burrascosa navigazione dell'*Ambra*, e per ben cinque volte, allorché Badessi e Pesel cercano di effettuare l'immersione, precipita sul fondo. Imprecazioni sussurrate, ma non c'è niente da fare, bisogna cercare di ricontattare l'uomo-civetta. Anche per loro, esito negativo. Non resta che dirigere verso costa, rimorchiando anche il buon Lugano dei «Gamma», incontrato per caso e che si trova nei guai a causa della muta che, lacerata, s'è riempita d'acqua e lo appesantisce. Distrutto l'apparecchio, cercano di nascondersi in una baracca dove però vengono sorpresi poco dopo da una pattuglia francese.

Non meno «iellata» è la seconda coppia, Arena-Cocchi. Arena è uscito dall'*Ambra* in pessime condizioni: mal di testa, nausea, spossatezza totale. Rifiuta di rientrare, come suggeritogli da Badessi, stringe i denti e va. Verso l'una avverte il pandemonio che si sta sviluppando nella baia, ma prosegue deciso.

«Arrivato al centro del mio settore» dirà poi nella relazione stilata al rientro dalla prigionia, «tolsi la maschera per vedere meglio, e scelsi come bersaglio la nave che mi parve piú grossa. La falsa luce, causata forse da un riflettore acceso in lontananza da una nave alle mie spalle, mi impedí di osservare le caratteristiche della nave scelta. Non potendo attaccare in immersione, decisi di attaccare in superficie e, con ampio semicerchio, mi portai in posizione tale da lasciare la nave fra me e la luce. In prima velocità, mi avvicinai fino a portarmi sotto la poppa, da dove potei sentire le voci di alcune persone che parlavano in coperta. Immergendomi, tentai di portarmi, seguendo il timone, sotto la carena. Ma ciò non fu possibile perché la prora del mio apparecchio, urtando contro l'elica, mi impediva di scendere. Pensai di attaccare la carica ad un'elica, ma scartai subito l'idea perché, essendo sicuramente le porte stagne chiuse, lo scoppio avrebbe provocato soltanto dei danni, ma non l'affondamento della nave. Fui costretto quindi a riemergere e, navigando in superficie lungo il fianco della nave, a portarmi fino al centro dove, reimmergendomi, trovai l'aletta alla quale attaccai le due cariche

unite. Fui costretto ad attaccare ambedue le cariche sotto una nave, perché sentivo che non avrei avuto la forza di effettuare un altro attacco simile nelle mie condizioni.»[59]

Anche Arena e Cocchi sono costretti a portarsi a terra, dando ospitalità a bordo ai nuotatori Luciani e Ghiglione. Tutti e quattro si godono, esausti, un paio d'ore di libertà sulla spiaggia prima di essere catturati.

Sulla terza coppia sembra che la mala sorte non voglia infierire. Il primo pilota, guardiamarina Reggioli, dirige decisamente a «quota occhiali» verso una petroliera sulle 10.000 tonnellate. Il manometro del suo mezzo funziona irregolarmente e con ritardo e pertanto decide anche lui di attaccare in superficie. Non avendo trovato alette di rollio, con Pamolli decidono di applicare la carica sugli assi delle eliche. All'1,35 attivano la spoletta. Tutto liscio, meno male. Resta l'altra carica. Individuano una bella motonave anch'essa sulle 10.000 tonnellate; stessa tecnica, con innesco delle spolette alle 2,15. Scampando ai raggi di un piccolo proiettore ed a 2-3 scariche di armi leggere, – la gente, a bordo delle navi, è ormai allertata e con gli occhi ben aperti – si mettono alla ricerca dell'uomo-civetta; ovviamente non lo trovano e si avviano quindi anche loro incontro alla cattura.

Il bilancio della spedizione di Algeri era senza dubbio inferiore a quello che era auspicabile attraverso l'impiego di 16 operatori, tra nuotatori e piloti di mezzi d'assalto. Una parte del personale, specie fra i «Gamma», non era ancora pervenuta al necessario grado di addestramento sia tecnico sia psicologico. Erano stati affondati due piroscafi e gravemente danneggiati altri due, secondo le affermazioni dello stesso ammiragliato inglese, per un totale di oltre 20.000 tonnellate. Queste andavano ad aggiungersi a quelle già all'attivo della X^a, portandone l'ammontare complessivo a 160.000 tonnellate. La spedizione di Algeri chiudeva le operazioni della flottiglia nel 1942, con risultati non pari a quelli conseguiti nell'anno precedente.

Ed una ragione c'era. I compiti affidati alla X^a si erano estesi, ed i suoi reparti di assaltatori si trovavano ormai presenti in molti scacchieri operativi, dal Mediterraneo all'Atlantico al Mar Nero. Questa dispersione delle forze coincideva con la perdita o la cattura del personale di maggiore esperienza, e la creazione dei nuovi operatori non era cosa che si potesse improvvisare o fare troppo alla svelta. Ancora, particolare tutt'altro che indifferente, i colpi portati a segno dalla flottiglia avevano incrementato lo stato di allerta del nemico, specie in quel Mediterraneo che della stessa rimaneva il teatro operativo principale.

[59] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 223.

Poteva star bene, come nome, ad una pianta esotica o ad una cavalla da pista, di quelle snelle, ben profilate, un po' altere, dalla falcata lunga anche in allenamento. Per quella vecchia cisterna logorata dall'usura del tempo e dal mare, era fin troppo elegante e ricercato, certo poco in linea con la sagoma tozza tipica della sua categoria. Sarebbe stato meglio un bel nome nostrano, un po' paesano, magari di donna genere familiare – Teresa, Carmela, Caterina – che sapesse di vecchia zia o di sposa in attesa a Camogli, od il nome di un bel santo patrono; ve ne erano tanti, allora, e tutti di serie A. E invece no; l'armatore genovese Zanchi l'aveva battezzata cosí, ed ora l'*Olterra* era lí, a sonnecchiare pigra e senz'anima nella rada di Gibilterra, ad aspettare che la guerra finisse, un giorno o l'altro, per riprendere a trasportare petrolio qua e là. Infine, prima o poi, sarebbe andata in disarmo, ed avrebbe chiuso cosí, nell'oblío della rottamazione, la sua onesta ed anonima vita di faticatrice del mare.

Ma l'imprevisto è sempre dietro l'angolo, per gli uomini come per le cose. Nel caso dell'*Olterra*, aveva anche un nome: Ramognino. Nel suo sopralluogo della primavera 1942, di cui abbiamo detto nelle pagine precedenti e che doveva portare alla realizzazione di «Villa Carmela», il tecnico della X^a aveva visto la nave e gli si era accesa la prima lampadina. Ne parlava con Borghese, questi con gli altri ufficiali della flottiglia; soprattutto il tenente di vascello Visintini[60] tirava fuori dal cilindro uno spunto elettrizzante e le lampadine si moltiplicavano fino a diventare un bel fascio di luce che illuminava il piú stimolante, spregiudicato, pazzo progetto che potesse venir fuori: la creazione di una base operativa permanente per i «maiali», lí, nel bel mezzo della piú munita base navale del Mediterraneo, nelle fauci del lupo.

Alla X^a non era in uso sfogliare troppo la margherita. L'idea, una volta recepita, analizzata, valutata, approvata e programmata, passava subito alla fase di realizzazione. Borghese contattava l'armatore, accennava vagamente ad una «necessità bellica della Marina», trovava comprensione e collaborazione. Zanchi era un uomo intelligente, probabilmente poteva aver immaginato qualcosa, almeno a grandi linee, ma, da buon ligure, era molto riservato e non faceva ulteriori domande. Apparteneva anche, molto probabilmente, a quella percentuale di gente la quale riteneva che, essendo la propria nazione in guerra, giusti o no che fossero i motivi per cui vi era entrata, era il caso di combatterla cercando, ove possibile, di vincerla. Il nemico era quindi, anche per lui, uno contro il quale si doveva portare il maggior numero di colpi, non qualcuno con cui collaborare aspettando di aprirgli completamente le porte di casa. Zanchi prendeva a sua volta contatto con una ditta spagnola di recuperi marittimi, incaricandola di riportare a galla la nave e rimetterla in efficienza in vista, cosí diceva, della cessione ad una società, anch'essa spagnola, che gli aveva fatto delle offerte interessanti.

L'*Olterra*, come è stato già accennato, si era trovata a Gibilterra il 10 giugno 1940, allorché l'Italia era entrata in guerra. Il suo comandante, ricevuti ordini via radio, l'aveva portata subito in acque territoriali spagnole ed aveva aperto gli allagamenti. Il tentativo di auto-affondamento non era riuscito e la nave era rimasta semisommersa; riportata a galla, era stata rimorchiata nel piccolo porto di Algeciras e, data l'immobilizzazione conseguente alla lunga permanenza sott'acqua di macchine e caldaie, messa in disarmo alla testata del molo esterno, proprio sotto le finestre dell'Hôtel «Vittoria», sede del consolato inglese. A bordo si era installato un picchetto armato spagnolo, a sanzionare l'avvenuto internamento della cisterna secondo le leggi internazionali. Sull'*Olterra* erano rimasti una decina di membri dell'equipaggio, compresi il comandante Amoretti ed il capo macchinista De Nigris; questi ultimi due avrebbero continuato a restarvi anche in seguito, divenendo preziosi collaboratori della X^a.

[60] Licio Visintini aveva già violato due volte la rada di Gibilterra. Nella notte fra il 26 ed il 27 maggio 1941, con il suo secondo, sottocapo palombaro Giovanni Magro, e con altre due coppie di operatori (tenente di vascello Decio Catalano, sottocapo palombaro Giovanni Giagnoni e tenente di vascello Amedeo Vesco, tenente genio navale Antonio Marceglia) era penetrato nella rada senza peraltro poter conseguire risultati. Uno dei «maiali», infatti, aveva fatto subito avaria completa, obbligando il capo-gruppo Catalano alla soluzione di ripiego di attaccare i mercantili nemici con tre operatori su ciascuno dei due apparecchi ancora efficienti. Anche questi andavano tuttavia perduti durante la fase di attacco a causa dell'improvviso malore di due operatori. Tutti gli equipaggi riuscivano ad esfiltrare in territorio spagnolo. (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 101-111.)

Il secondo forzamento era avvenuto nella notte fra il 19 ed il 20 settembre 1941, con gli stessi equipaggi della volta precedente ad eccezione del sottocapo palombaro Antonio Zozzoli al posto di Marceglia. Venivano affondate una motonave e due cisterne (delle quali una da Visintini e Magro) per un totale di 30.000 tonnellate. Anche in questa occasione, gli operatori guadagnavano il suolo spagnolo. (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., pp. 138-146.)

Nella notte fra il 7 e l'8 dicembre 1942, uscito con altri due mezzi d'assalto da quella base clandestina sull'*Olterra* che tanto aveva contribuito a realizzare, veniva fatto segno, proprio all'ingresso del porto di Gibilterra, da una salva di bombe di profondità e scompariva sul fondo insieme al fedele Magro. La difesa inglese era diventata, all'epoca, molto rigida, ed anche i tentativi degli altri due mezzi d'assalto erano vanificati. La coppia composta dal guardiamarina Girolamo Manisco e dal sottocapo Dino Varini veniva catturata; dell'altra il solo primo pilota, sottotenente armi navali Vittorio Cella, riusciva a rientrare all'*Olterra*, mentre il sergente Salvatore Leone trovava anche lui la morte. (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., pp. 209-216.)

Alcuni giorni dopo, dalle acque della rada affioravano i resti di Visintini e Magro, cui gli inglesi rendevano gli onori militari. Nel diario di Visintini, alla data del 7 dicembre, alcune note redatte alle 17,30, sei ore prima di iniziare l'ultima missione, cosí era scritto: «... credo di aver previsto tutto. Comunque ho la coscienza perfettamente tranquilla perché so di aver dedicato tutto me stesso per il raggiungimento del successo di questa operazione. Prima di partire rivolgo una preghiera a Dio affinché coroni le nostre fatiche col premio della vittoria, ed affinché guardi benignamente l'Italia e la mia mutilata famiglia. Viva l'Italia!» (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 212.)

Licio Visintini, medaglia d'oro al v.m., era fratello del capitano pilota Mario, valoroso pilota da caccia con 17 velivoli nemici abbattuti, caduto l'11 febbraio 1941 nel cielo del Sudan anglo-egiziano (anche lui medaglia d'oro al v.m.).

Fig. 7. L'interno dell'officina di montaggio e la piscina a bordo dell'*Olterra*. Di qui i «maiali» venivano messi in acqua per l'azione. (Da *I mezzi d'assalto...*, USMM.)

Il problema da affrontare era tutt'altro che semplice. Si trattava di eseguire dei lavori a bordo per installarvi una officina attrezzata al massimo, compresi i pezzi di ricambio, e di far arrivare i mezzi d'assalto dall'Italia con i relativi equipaggi ed il personale dell'officina. Il tutto senza destare il minimo sospetto, non solo nei confronti degli agenti dell'*Intelligence Service* che pullulavano in ogni dove, ma anche nei riguardi degli spagnoli. La Spagna, infatti, che nei primi tempi della guerra aveva mantenuto un atteggiamento se non proprio collaborativo certo benevolo ed accondiscendente, chiudendo un occhio dove c'era da chiuderlo, con il prolungarsi del conflitto aveva cominciato a prendere le distanze dalle potenze dell'Asse, salvaguardando con cura la propria condizione di neutralità, che sarebbe poi cominciata a virare verso gli alleati non appena il vento avesse preso a tirare in quella direzione.

Un primo adempimento da svolgere era quello di sostituire l'equipaggio mercantile della nave con una serie di tecnici della Marina, militari e civili militarizzati. La cosa era necessaria sia per la tutela del segreto, sia perché un aumento della gente a bordo, con la nave in quella situazione, avrebbe certamente dato nell'occhio. Visintini, che era stato scelto quale comandante del gruppo «*Olterra*», aveva selezionato alcuni uomini e carpentieri provetti, di sua assoluta fiducia, che dovevano costituire il nucleo permanente.[61] Ad essi sovrintendeva il capitano armi navali Travaglini, incaricato di presiedere alle prime trasformazioni dell'*Olterra* e dalla quale non si sarebbe mai staccato, neanche quando, a scopo precauzionale, gli operatori rimpatriavano. Prima di essere avviato in Spagna, però, questo personale andava «educato» a prendere l'aspetto di veri e propri marinai mercantili. Una vecchia carretta nel porto di Livorno venne adibita a scuola di comportamento: imparavano a vestire, a muoversi, a mangiare, a bestemmiare, a sputare come veri lupi di mare. Sotto queste spoglie, con identità e relativa documentazione opportunamente falsificate, erano avviati ad Algeciras. Erano, per tutti, i membri del nuovo equipaggio dell'*Olterra* che veniva a dare il cambio al vecchio.

L'indottrinamento al nuovo ruolo doveva essere stato svolto molto bene, perché appena arrivati cominciavano a recitare la parte nel migliore dei modi. Frequentavano le osterie del porto, bevevano, fingevano di ubriacarsi, attaccavano briga, frequentavano le «belle di notte», parlavano male del comandante Amoretti, bestemmiavano contro la guerra e cosí via. Rientravano a bordo barcollando, cantando canzonacce da trivio e, sotto gli occhi assonnati delle sentinelle spagnole che bivaccavano a poppa, sempre barcollando sparivano sotto coperta. Lí, non barcollavano piú. Raddrizzati nella figura e spediti nel passo, per-

[61] Essi erano: secondo capo Bruno Bonato, sergente carpentiere Giovanni De Vincenzi, secondo nocchiere Rolando Barbetti, carpentiere Antonio Carlini, operaio militarizzato Biradelli. (Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 203.)

correvano il centinaio di metri di lunghezza della nave dirigendosi verso i locali di prua, per andare ad allestire, mediante trasformazione di una stiva, l'officina per il montaggio e la manutenzione dei «maiali» che, smontati in vari pezzi, sarebbero arrivati dall'Italia.

Era un lavoraccio, arduo e complesso. Ma in pochi mesi, nelle profondità della vecchia cisterna, sorse un'officina completa, fornita di tutti gli strumenti ed i macchinari necessari, compresi la stazione di carica per gli accumulatori ed il relativo gruppo elettrogeno. Per le prove di dosaggio e di ermeticità all'acqua dei mezzi d'assalto fu creata anche un'apposita vasca, adattando a questo scopo uno dei depositi prodieri e praticando nell'opera viva un'ampia apertura di metri 1,20 x 2. Ciò era stato ottenuto con la comoda giustificazione di procedere al carenamento dell'*Olterra*. Perciò un bel giorno il bagnasciuga era stato accuratamente ripulito, sotto gli occhi dei *carabineros* spagnoli e degli agenti inglesi, sbandando la nave sulla dritta ed appoppandola mentre, protetti dal sole (e, soprattutto, dagli sguardi indiscreti) a mezzo di un bel telone, un gruppetto di marinai praticava con la fiamma ossidrica, sul fianco dello scafo, l'apertura necessaria che poi scompariva sott'acqua non appena la nave era stata raddrizzata. In tal modo, si era realizzato un passaggio fra il deposito prodiero allagato della nave ed il mare aperto; attraverso questo i «maiali», dopo essere stati approntati e collaudati, potevano uscire nottetempo per operare sia nella rada sia nel porto di Gibilterra.

I materiali entravano dall'Italia via Bordeaux per ferrovia, attraversavano in autocarro i paesi baschi e proseguivano verso il Sud della Spagna. In alcuni casi era usato anche l'aereo. I materiali compromettenti venivano chiusi in certe gabbie fatte con listelli di legno attraverso le quali non si vedevano che tubi di caldaia o cilindri per macchine, valvole, stantuffi. Sotto, logicamente, c'era quello che non si doveva vedere. I «maiali» partivano da La Spezia smontati in sezioni: le teste cariche, i detonatori, le spolette, ecc. Nei fusti di gasolio per il generatore di bordo c'era un altro involucro stagno che conteneva gli autorespiratori ed i vestiti operativi dei piloti. Su tutti gli involucri, bene in vista, la stampigliatura con il nome dell'armatore genovese dell'*Olterra*.

Gli operatori entravano in Spagna per lo piú nascosti nell'intercapedine di due autocarri «truccati», sempre in movimento. L'intercapedine era posta fra la cabina di guida ed il cassone e poteva ospitare due uomini.

I lavori a bordo dell'*Olterra* si protrassero per tutta l'estate del 1942. Naturalmente si lavorava con l'animo un po' sospeso, perché la scoperta della base clandestina avrebbe privato la X^a di un rifugio quanto mai ingegnoso, costato tante fatiche, ma per fortuna le precauzioni prese furono sufficienti ed il segreto completamente salvaguardato. Borghese ci fornisce, della vita sull'*Olterra*, un delizioso bozzetto:

«... La vita a bordo era apparentemente quella abituale di ogni bastimento mercantile in disarmo od ai lavori. Pochi marinai, prevalentemente sporchi e vestiti di vecchi abiti logorati dalle lunghe navigazioni ed infiorati dai caratteristici rammendi a grossi punti irregolari e variamente colorati che i marinai, durante le navigazioni, si fanno da sé, con le nodose dita piú use al maneggio dei cordami che al minuzioso lavoro dell'ago, ciondolavano in coperta, eseguendo con gesto stanco i normali lavori; pipe dall'imboccatura masticata e dal fornello emanante miasmi intollerabili di tabacco forte e spuntature di toscano; barbe incolte da mesi; pressoché nulla la disciplina ed apertamente praticato e tollerato il mugugno [...] Nell'ambiente locale tutti li conoscono, ormai, e non li stimano particolarmente: è il classico equipaggio raccogliticcio di una vecchia carrettaccia che ammuffisce lentamente nelle acque melmose di un porto neutrale... Le sentinelle spagnole di bordo fraternizzano; si chiamano per nome, anzi con i soprannomi ispano-italici che sono sorti naturalmente da qualche spiccata o comica caratteristica fisica o di carattere; sono buoni diavoli, questi disgraziati italiani...

«Ma eccone uno che sparisce sottocoperta; scivola giú per la scaletta, attraversa un carrugio, batte tre colpi su un invisibile portello; gli viene aperto; altra scaletta, scende nella parte piú bassa della nave, dove nessuno che non conosca il segreto potrebbe pervenire. Quegli stessi uomini, ora irriconoscibili, lavorano qui con calma, alacrità e competenza, intorno a macchine, dinamo, utensili, quadri elettrici, tutti in perfetta efficienza ed in stato di accurata manutenzione. "Buongiorno, comandante!" E nella cordiale atmosfera della disciplina militare intesa come una sentita necessità e non come un inutile peso, ordini vengono dettati ed il pigro marinaio ora arrivato assume le sue vere funzioni: è il capo elettricista Rossi che mette a punto, con l'abilità di un perfetto tecnico, la dinamo; od il carpentiere Carlini, od il sergente De Vincenzi, che raccorda le bombole d'ossigeno che dovranno servire a caricare gli autorespiratori... La doppia vita che si svolge a bordo richiede da parte di tutti e di ciascuno il piú perfetto controllo di ogni azione o parola. Basterebbe una sciocchezza per ingenerare un sospetto... ma no, nessuno sospetta e nessuno sospetterà mai, per mesi e mesi, nemmeno quando uno dopo l'altro vari piroscafi salteranno per aria lí, in rada, a poche centinaia di metri da Gibilterra, sotto gli occhi degli esterrefatti inglesi.»[62]

Al materiale, seguivano gli operatori. Oltre a Visintini, arrivavano il sottotenente armi navali Vittorio Cella, il guardiamarina Girolamo Manisco, il sottocapo Dino Varini, il sottocapo palombaro Giovanni Magro ed il sergente palombaro Salvatore Leone. Visintini impiantava in una cabina, con l'oblò orientato verso Gibilterra, un vero e proprio posto di vedetta, con turni di osservazione che coprivano le intere 24 ore. Col binocolo si rilevavano moltissimi particolari; certo, con un mezzo piú potente, si sarebbe ... visto ancora meglio. Per esempio, se si fosse potuto disporre di un marchingegno come quello che c'era sul balcone del consolato inglese, proprio lí davanti, un magnifico cannocchiale da marina a 64 ingrandimenti montato su treppiede... sarebbe stata la fine del mondo! Detto e fatto. Due giorni dopo, l'arnese aveva cambiato proprietari: continuava ad essere puntato su Gibilterra, ma attraverso l'oblò dell'*Olterra*, e dietro c'erano occhi di marinai italiani. Era possibile cosí studiare il pendolamento delle vedette, il tipo delle ostruzioni, l'orario di apertura dei loro varchi, il lancio delle bombe di profondità, i posti di ormeggio delle navi in porto e dei mercantili nella rada.

[62] BORGHESE, J.V., *op. cit.*, pp. 285-287.

La pesca era diventata un ottimo mezzo per integrare l'osservazione. Facendola passare fra le attività ricreative piú in uso, spesso, di giorno e di notte, dall'*Olterra* si staccava una scialuppa con due marinai, di cui uno remava, lasciandosi pigramente trasportare dalla corrente fin sotto i piroscafi dei convogli o davanti a Gibilterra, dove era consentito avvicinarsi, mentre l'altro stava con la lenza in mano. Era un ottimo sistema per accertare un particolare, levarsi un dubbio. Spesso, passavano loro vicinissime le imbarcazioni di sorveglianza inglesi: i nostri erano arrivati a riconoscere gli uomini ed i loro turni di servizio.

Tra i pescatori piú attivi c'era il medico del gruppo, il sottotenente Elvio Moscatelli. Aveva preso l'abitudine di uscire con i pescatori spagnoli, e seguiva con particolare attenzione il lavoro dei palombari inglesi del reparto di sicurezza subacquea nel loro lavoro di ricerca di cariche esplosive sotto la carena delle navi. Quando, in seguito, incontrò il tenente di vascello Crabb, responsabile di quel reparto, gli si rivolse dicendogli: «Vi conosco bene di vista: ho sorvegliato voi ed i vostri uomini per ore ed ore di seguito».[63] Crabb fu un personaggio sullo scenario dei mezzi d'assalto, un avversario duro, determinato, ma leale e cavalleresco. Dopo la morte di Visintini a Gibilterra, oltre a presenziare alla resa degli onori militari ai suoi resti ed a quelli del suo «secondo» Magro, gettò una corona di fiori nelle acque della rada.[64]

[63] Vedi, di Golsworthy Frank (ufficiale del servizio segreto navale a Gibilterra), l'articolo pubblicato sul «Sunday Express» del 25 dicembre 1949 e seguenti.

[64] Il tenente di vascello Lionel Crabb era l'anima della difesa inglese contro i nostri mezzi d'assalto. Esperto sommozzatore, nonostante una malformazione ad un occhio che gli causava notevoli sofferenze quando superava i 7-8 metri di profondità, aveva studiato a fondo i nostri mezzi, attraverso qualche esemplare catturato, e li aveva riprodotti sotto il nome di *Chariots*, facendoli debuttare in un attacco al porto di Palermo, il 2 gennaio 1943, che aveva causato la distruzione dello scafo dell'incrociatore *Ulpio Traiano*, ancora in allestimento, e lievi danni al mercantile *Viminale*. Aveva anche istituito la scuola dei mezzi d'assalto subacquei, a bordo di una nave. Alle pareti dell'aula, figuravano le foto di alcuni nostri operatori, ed al termine delle lezioni teoriche Crabb soleva ripetere: «Pensate a ciò che fanno gli italiani, e siate degni di loro». A guerra finita, era scomparso dalla scena. Si diceva che continuasse a fare il sommozzatore privato, e che avesse anche intrapreso un'attività commerciale. Il suo nome doveva tornare alla ribalta, e clamorosamente, il 19 aprile 1956. Bulganin e Krusciov erano arrivati in Inghilterra in visita ufficiale a bordo dell'incrociatore *Ordjonikidze*, sottobordo al quale le sentinelle della nave avevano avvistato la sagoma di un sommozzatore che poi si era immerso «e non era piú tornato alla superficie». Questa la protesta ufficiale dell'ambasciata sovietica a Londra. Il protagonista della vicenda fu identificato, dalla stampa e dall'opinione pubblica, in Crabb, anche se alcuni giorni dopo, di fronte ad un cadavere mutilato affiorato nel porto di Portsmouth dove era all'ancora l'incrociatore russo, la sua ex moglie non lo riconobbe per quello del marito (Crabb aveva una caratteristica fisica del tutto particolare, l'alluce valgo, che lo costringeva ad usare scarpe ortopediche). Eden, allora primo ministro, rispose ad un'interpellanza parlamentare in termini che non solo non chiarivano nulla ma, anzi, aumentavano il mistero, con una formula secondo la quale rivelare le circostanze nelle quali si presumeva si fosse realizzata la morte del capitano di corvetta Crabb non sarebbe stato nell'interesse pubblico. Anche questa ambigua risposta contribuí a dare esca ad un'altra ipotesi, che cioè egli fosse stato sequestrato dai russi mentre stava effettuando una ricognizione allo scafo dell'incrociatore forse per conto del servizio segreto militare o navale, e ciò per sfruttare la grande esperienza subacquea.

I primi clienti fruitori dell'*Olterra* erano stati i nuotatori del gruppo «Gamma», come abbiamo visto allorché ne abbiamo rievocato le azioni di luglio e settembre, che avevano potuto sfruttare la cisterna come punto d'appoggio e di osservazione. Ma per la vera utilizzazione operativa, occorreva attendere sino a dicembre. Visintini e gli operatori ai suoi ordini, ai quali solo dopo la guerra verrà dato il nome di «Squadriglia dell'Orsa Maggiore»,[65] decidevano di entrare in azione, anche se ormai si erano resi conto a sufficienza di come il perfezionamento dell'organizzazione della difesa inglese della rada avesse reso un tentativo di forzamento della stessa pieno di difficoltà pressoché insormontabili. Le sorti della guerra, dopo lo sbarco alleato dell'8 novembre in Marocco ed Algeria e la conseguente minaccia verso la Tunisia, apparivano ormai destinate al peggio, con le truppe italo-tedesche in Africa Settentrionale prese fra due fuochi. Anche se era impensabile che una clamorosa vittoria dei mezzi d'assalto contro le navi da battaglia inglesi potesse capovolgere le sorti del conflitto nel principale scacchiere operativo della Marina italiana, si poteva tuttavia sperare che un successo sarebbe servito almeno a contenere la minacciosa pressione esercitata dalle forze navali alleate nel Mediterraneo occidentale.

Da alcuni brevi stralci del diario di Visintini traspare l'atmosfera di fervore e tensione di quei primi giorni del dicembre 1942:

«*1° dicembre*... una pirocorvetta, in moto a luci spente, percorre l'asse della rada. Un'altra, ferma a luci spente, presso la porta Nord. Una motovedetta, ferma a luci spente, presso la porta Sud. Una motovedetta, a luci accese, fa la spola fra il molo carboni, la porta Nord e la porta Sud lanciando bombe di profondità che scoppiano presso la porta Nord circa ogni dieci minuti per tutta la durata della notte...

«*2 dicembre*... sono iniziati i lavori di montaggio definitivo dell'apparecchio n. 236, previa verifica delle batterie. Manisco assume la direzione dei lavori di revisione degli autorespiratori...

«*4 dicembre*... continuano i lavori di montaggio dell'apparecchio 236, il quale è pronto a mezzogiorno per la vascatura. Mi immergo e controllo l'afflusso dell'aria, i consumi delle pompe ed il manometro di profondità. Tutto molto bene. L'apparecchio si prevede che sarà manovriero e silenzioso...

«*5 dicembre*... alle 10 Manisco prova in vasca l'apparecchio 228 pronto in guerra. Tutto molto bene. Si inizia subito l'apertura del n. 229 per eseguire la verifica delle batterie... Durante il mattino sono partiti per levante 4 grossi trasporti carichi di truppe giunti durante la notte. La vedetta esegue manovre sistematiche, lanciando bombe ogni 8-10 minuti a Nord ed ogni 30 minuti a Sud...

«*6 dicembre*... in mattinata Cella prova l'apparecchio n. 229. Tutto bene tranne un'infiltrazione d'acqua a prora che ritarderà l'approntamento alle 17 del pomeriggio... ci sono finalmente degli arrivi: alle 13 sono nell'interno del porto militare la *Nelson*, la *Renown*, la *Formidable* e la *Furious*. Decido senz'altro di operare domani sera.»[66]

La sorte sembrava finalmente venire loro incontro: due portaerei, una nave da battaglia, un incrociatore da battaglia; tutti insieme. Gli

[65] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., p. 205, nota 1.

[66] *Ibidem*, p. 211.

uomini partirono dall'*Olterra* nella notte fra il 7 e l'8 dicembre, ed il solo Cella (com'è riportato nella nota n. 60) doveva farvi ritorno.

Visintini, presago forse di ciò che sarebbe accaduto, due giorni prima aveva scritto cosí nel suo diario:

«... la posta è enorme, il gioco è complicato e sottile, ma niente potrà arrestarci se non la morte. Morte che premierà il nostro ardire procurando alle nostre anime quella pace eterna che deriva da una vita impiegata coscienziosamente al servizio della Patria... alla vigilia di un avvenimento cosí importante, puoi capire [*il diario era idealmente indirizzato alla giovane moglie*] come la materia sia completamente dominata dallo spirito e come questo tenda a vivere di vita propria...».[67]

Era in perfetta sintonia con Tesei che avrebbe raggiunto di lí a poco.

La base clandestina, comunque, continuava a rimanere tale, e questo era un punto della massima importanza. Gli inglesi persistevano a non nutrire sospetti, ed a ritenere che Visintini e gli altri operatori fossero stati trasportati dall'Italia a bordo del solito sommergibile «avvicinatore». Da parte nostra si faceva di tutto per avvalorare tale credenza. Qualcuno, di notte, andava a seminare parti di scafandro e pezzi di respiratore lungo la spiaggia verso Gibilterra, sicuro che al mattino qualcuno dei «pendolari» spagnoli che quotidianamente vi si recava per lavoro da Algeciras li avrebbe raccolti e consegnati agli inglesi.

La morte di Visintini, Magro e Leone e l'insuccesso dell'attacco dell'8 dicembre non aveva affievolito la vitalità della X^a^ flottiglia ma, come era ormai una sua affermata prerogativa, l'aveva anzi esaltata. Il nucleo dei mezzi d'assalto era subito ricostituito, con l'invio quale comandante del capitano di corvetta Ernesto Notari cui si aggiungevano Cella, superstite della precedente azione, il tenente genio navale Camillo Tadini, il secondo capo palombaro Ario Lazzari, i sottocapi palombari Salvatore Mattera ed Eusebio Montalenti. Anche i materiali venivano reintegrati dall'Italia con le solite procedure e gli abituali stratagemmi. In breve tempo erano allestiti 3 SLC mentre altri 3 erano in corso di approntamento.

L'esperienza della missione dell'8 dicembre aveva indotto ad abbandonare il tentativo di forzamento del porto di Gibilterra, confermatosi ormai pressoché impossibile. Si decideva invece di privilegiare l'attacco ai mercantili in rada, bersagli piú vicini e relativamente meno protetti (anche se era in corso la messa in opera di un'ostruzione retale subacquea intorno alla loro zona di sosta), ed anche piú paganti, perché si trattava di colpire il flusso di rifornimenti per quelle truppe che combattevano contro le nostre in Tunisia.

Nella notte fra il 7 e l'8 maggio, approfittando delle favorevoli condizioni di luna e d'una burrasca imperversante nella baia, che rendeva meno facile al nemico la ricerca idrofonica e la scoperta visiva, i

[67] BORGHESE, J.V., *op. cit.*, p. 295.

sei assaltatori lasciavano l'*Olterra* dal vano subacqueo un metro e mezzo sotto la superficie del mare. Come nell'azione di Algeri, anche questa volta i «maiali» disponevano di doppia carica, con assegnazione quindi di due bersagli ad ogni equipaggio. Notari sceglieva quelli piú vicini a Gibilterra, e quindi piú lontani da Algeciras, il che, se accresceva durata, difficoltà e rischi dell'avvicinamento, contribuiva però a stornare ogni sospetto circa il vero luogo di provenienza dell'offesa, cioè l'*Olterra*. In effetti le difficoltà incontrate erano notevoli, vuoi per l'accuratissima vigilanza, vuoi per le condizioni del tempo.

Gli operatori erano costretti a reiterare gli attacchi piú volte, lottando costantemente contro la corrente sotto la carena delle navi che, spingendoli lontano, impediva loro di procedere al fissaggio delle cariche. All'approssimarsi dell'alba, esauste, le tre copie erano riuscite a minare un piroscafo ciascuna. Rientravano regolarmente a bordo, rimanendo in ansiosa attesa degli eventi. Alle 6,15 la prima esplosione, seguita a circa 30-35 minuti dalle altre due. Tre piroscafi da carico, squarciati, poggiavano sul basso fondale. Altre 20.000 tonnellate si aggiungevano alla lista di quelle all'attivo della X^a^.[68]

La notte dal 3 al 4 si replicò. Gli equipaggi erano gli stessi, ad eccezione del sottocapo palombaro Andrea Gianoli che sostituí all'ultimo momento, come «secondo» di Notari, il secondo capo palombaro Lazzari, ammalatosi. L'addestramento di Gianoli al lavoro sotto carena non era ancora pervenuto al massimo e dava luogo, per lui e per il suo comandante, ad una fatica veramente «avventurosa». Detto subito che le altre due coppie conseguivano il proprio obiettivo senza particolari difficoltà, vediamo nei dettagli questa avventura (lasciando la parola al capitano di corvetta Notari) ricca di *suspense* e che meglio d'ogni altra descrizione può rendere ciò che succedeva in quei frangenti. Stralciamo dal momento in cui, fissato il morsetto alla prima aletta di rollio, gli operatori si accingono a lavorare sull'aletta dall'altro lato dello scafo:

«Appena raggiunta l'altra aletta di rollio Gianoli vi fissa subito il secondo "sergente"[69] senza, però, fissare la cima di collegamento. Non riuscendo a spiegarmi il motivo di questo ritardo, cerco di chiedergliene la ragione ed egli mi fa capire di aver perduto l'"ascensore" con la cima di collegamento durante l'attraversamento della carena. Avendo io la maschera piena d'acqua e non giudicando possibile effettuare un secondo collegamento, ordino al mio secondo uomo di attaccare la testa sotto all'aletta di rollio. Dopo avermi aiutato a disporre l'apparecchio sotto la aletta per chiglia, il mio secondo uomo inizia il lavoro di distacco della testa. Mi accorgo che, dopo aver svitato la braga, Gianoli incontra difficoltà a liberare la testa e poiché, per far questo, egli esercita con le due gambe una notevole forza contro l'apparecchio, a un certo istante questo viene spinto violentemente fuori aletta. L'apparecchio, con assetto leggero, tende a venire in superficie ed io riesco a trattenerlo a stento stringendo fortemente le gambe e tenendomi con la mano destra e con la punta del piede all'aletta di rollio. D'altra parte preferi-

[68] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., pp. 237-246.
[69] Morsetto.

sco non appesantire l'apparecchio dovendo per fare questo provocare uno scarico d'acqua che potrebbe essere osservato da bordo del piroscafo. Per riportare l'apparecchio sotto l'aletta, esercito uno sforzo eccessivo che, alla fine, viene coronato da successo. Appena sotto aletta, mi accorgo di essere al limite della mia resistenza fisica. Avendo la maschera piena d'acqua non posso neanche chiedere a Gianoli se ha già fissato la testa al "sergente" e se ha avviato le spolette. Sono poi molto stanco per lo sforzo esercitato per riportare l'apparecchio sotto aletta e distinguo le cose molto confusamente. Mi sembra di capire che il mio secondo uomo, che lavora in prossimità della testa già fissata, stia avviando le spolette. Facendo questo, Gianoli si appoggia di nuovo con i piedi all'apparecchio e, all'improvviso, mi spinge per la seconda volta fuori aletta. È, questo, il momento in cui perdo il secondo uomo.

«Ancora una volta tento di arrestare l'ascesa dell'apparecchio ma senza successo, poiché le forze mi hanno quasi completamente abbandonato. Alla quota di 2 metri, per evitare di arrivare in superficie a pallone, allago la rapida riuscendo cosí a fermare l'apparecchio prima che esso arrivi in superficie. Durante la successiva fase di discesa mi accorgo della presenza fuori bordo di una rete di ferro spinato a maglie quadre. Per fortuna, riesco a tenerla lontana da me con le mani, senza che essa urti contro il mio vestito. Un po' distratto dalla presenza di questa rete, non mi rendo conto che l'apparecchio incomincia a precipitare e, solo dopo aver superato i 20 metri di profondità, mi rendo conto del pericolo cui vado incontro. Man mano che l'apparecchio scende, vengo preso da un senso di soffocamento, accentuato dalla presenza di acqua nella maschera.»

In questa critica situazione Notari preme il pulsante dell'erogatore; ma la pressione esercitata sul sacco è ormai cosí forte che non riesce ad avvertire il beneficio dell'ossigeno che affluisce nel sacco. Per frenare la discesa, manovra la leva dell'emersione e tenta di mettere in moto con tutto il timone in alto. Il motore non vuol saperne di partire mentre il manometro di profondità raggiunge i 30 metri, limite massimo della sua graduazione. Sfinito e sfiduciato, Notari medita già di abbandonare l'apparecchio e di venire a galla, quando si accorge che la «caduta» del semovente è al termine. L'aria affluita alla cassa emersione riesce infatti ad arrestare la ulteriore discesa del «maiale».

Ma le peripezie non sono terminate. Continua Notari:

«Poco dopo l'apparecchio incomincia a salire, acquistando sempre maggiore velocità ascensionale. Io che mi sento soffocare, non vedo l'ora di giungere in superficie e, pertanto, non eseguo alcuna manovra che possa arrestare la salita dell'apparecchio. Fra l'altro sono stordito e non penso neanche al pericolo cui vado incontro urtando eventualmente la testa contro la carena. A circa 10 metri dalla superficie, a causa della forte espansione dell'ossigeno nel sacco, maschera e boccaglio mi saltano via ed ingoio un po' d'acqua. Qualche istante dopo arrivo in superficie provocando molto rumore. Sono a circa 50 centimetri dal bordo sinistro della nave, poco a proravia della plancia. Essendo stordito, non penso assolutamente al rischio che corro rimanendo in quel posto e, non avendo in quel momento altro desiderio che quello di poter respirare a pieni polmoni, mi tolgo anche lo stringinaso. Dopo circa 5 minuti, grazie all'aria fresca della notte ed allo spruzzo dell'acqua sul viso, avendo riacquistato un po' di lucidità di mente, penso di lasciare al piú presto quella pericolosa posizione. Non avendo piú alcuna intenzione di immergermi, decido di tentare l'avvicinamento alla costa spagnola in superficie ma, anche questa volta, manovro il reostato di avviamento senza che il motore parta.

«Tento allora la manovra di rispetto, la 5ª tacca, che per fortuna funziona regolarmente determinando l'avviamento del motore al massimo numero dei giri. Alle 03.20, dopo circa 90 minuti di imprudente ma fortunata navigazione in superficie, raggiungo l'*Olterra*, dove con l'aiuto di una cima e immergendomi per qualche minuto, riesco a far entrare l'apparecchio nell'apposita apertura subacquea praticata sull'opera viva della nave.»[70]

La prosa essenziale della relazione non dice della tensione che deve aver tenuto compagnia a Notari in quell'ora e mezza di corsa con l'incubo di essere inseguito. In tal caso avrebbe dovuto affondare l'apparecchio per non farlo cadere in mano al nemico e per non portare l'inseguitore proprio allo scoprimento del segreto dell'*Olterra*. Un branco di delfini gli aveva dato una mano. A decine gli guizzavano intorno disponendosi anche in duplice fila ed accompagnandolo gioiosamente fuori della zona pericolosa. Con tutti quegli spruzzi, non sarebbe stato agevole rintracciare il «maiale» per chi gli avesse dato la caccia.

Gianoli era l'unico che mancava all'appello. Che cos'era successo di lui?

«Il secondo di Notari emerge dalla parte opposta del piroscafo attaccato, dopo aver perduto il contatto col capogruppo. Credendo che quest'ultimo sia affogato, attende per due ore, aggrappato al timone della nave, che trascorra il tempo necessario perché le altre due coppie di operatori portino a compimento la loro azione. Quindi chiede aiuto agli uomini di equipaggio del mercantile minato, l'*Harrison Gray Otis*, "Liberty" americano di 7.000 tonnellate. Gianoli viene fatto trasbordare su una imbarcazione mentre un sottufficiale del servizio di sicurezza inglese si appresta ad effettuare una ricognizione in carena. Poco dopo, però, si verifica l'esplosione e una scheggia di metallo uccide sul colpo l'uomo che è incaricato di sorvegliare il prigioniero italiano. Il palombaro del servizio di sicurezza inglese evita per puro caso di perdere la vita sotto la nave.»[71]

Tutte le cariche esplodevano, e due piroscafi ed una petroliera andavano ai pesci, mentre nella baia si sviluppava la solita canea tipica di queste occasioni. A bordo dell'*Olterra*, una calda, cameratesca stretta di mano a cinque. Altre 23.000 tonnellate andavano ad aumentare il conto fatto pagare dalla Xª flottiglia MAS al nemico. Nel chiarore dell'alba, da quelle acque che ne avevano accolto il sacrificio, sembravano trasparire in dissolvenza il viso severo ed un po' triste di Visintini ed il sorriso scanzonato di Leone.

Gli operatori rientravano in Italia via aerea da Madrid. A bordo dell'*Olterra*, come era stato fatto anche in occasione delle missioni precedenti, si cancellava ogni traccia. La parte aperta all'interno, quella in comunicazione con la vasca dei «maiali» che si trovava nel deposito di prua, veniva richiusa ed accuratamente saldata. Si affondavano gli apparecchi nella vasca stessa, insieme al materiale accessorio chiuso in appositi cilindri. Prima di saldare la parete, si buttava della nafta sull'acqua. Se qualcuno avesse voluto fare un'ispezione, avrebbe dovuto

[70] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., pp. 258-260.
[71] *Ibidem*, p. 261.

aprire gli arrugginiti portelli in coperta, e dopo tanta fatica non avrebbe visto che un deposito di acqua putrida.[72]

Un fatto è certo. La «doppia vita» dell'*Olterra* sarebbe rimasta sconosciuta per tutta la guerra. Gli inglesi, con tutta la loro organizzazione spionistica nella zona, non riuscirono a conoscere la verità se non dopo l'8 settembre 1943.

«Non trovammo mai nessuna prova» scriverà alcuni anni dopo Frank Goldsworthy, ufficiale del Servizio Segreto Navale a Gibilterra, «del ruolo che l'*Olterra* ebbe nella vicenda. Dalla sede del Comando Marina inglese si potevano vedere ad occhio nudo le sovrastrutture dell'*Olterra* emergenti sopra il molo esterno di Algeciras. La possibilità che l'*Olterra* fosse in qualche modo associata con gli attacchi dei siluri umani non fu trascurata [*chissà se è vero, o se era piuttosto un tentativo di riabilitazione postuma per la dimostrazione di scarsa efficienza della loro* intelligence] ma non vi fu mai la minima evidenza visibile che dimostrasse il suo vero ruolo.»[73]

Cara, vecchia *Olterra*, avevi vissuto il tuo momento di gloria, riscattando tanti anni di onesto anonimato. Dopo la guerra, sino alla fine degli anni Cinquanta risultava ancora in servizio, aveva addirittura fatto il periplo dell'Africa portando petrolio in Italia durante la crisi di Suez. Chissà che cosa ne sarà stato della vasca dei «maiali» e dell'officina di montaggio. Ne è rimasta, presso il museo navale di La Spezia, la sola convessità poppiera recante il nome a grosse lettere. Forse, in un altro Paese, lo Stato l'avrebbe acquistata e lasciata galleggiare come monumento nazionale, tipo l'incrociatore inglese *Belfast* sul Tamigi, quello che aveva partecipato alla caccia della nave da battaglia tedesca *Scharnhorst*. Forse, in un altro Paese, in un altro Stato. Peccato che non vi abbia pensato nemmeno la nostra Marina. Sarebbe stato bello vederla ancorata nel golfo spezzino davanti al comando degli incursori navali, al Varignano.

Era il posto giusto per trascorrere la tua pensione, cara, vecchia carretta di Algeciras. E, per quei pochi o tanti che siamo rimasti a credere in certe cose, il modo giusto per andare ogni tanto a rifarsi gli occhi e lo spirito, cosí, facendosi largo tra un obiettore di coscienza e l'altro.

«Scirè»

Gli stava bene, quel nome breve, essenziale, proprio da «assaltatore», anche se quando era stato varato, nel 1938, nessuno poteva prevedere che quello sarebbe stato il suo impiego in guerra. Echeggiavano, vividi e freschi, i ricordi della recente campagna d'Etiopia, ed il nuovo sommergibile mediterraneo in costruzione nei cantieri del Muggiano era stato battezzato cosí, come quella regione montuosa al confine con l'Eritrea. Ora è lí, a 37 metri di fondale nella baia di Haifa, in mezzo

[72] Pegolotti, B., *op. cit.*, p. 235.
[73] Borghese, J.V., *op. cit.*, p. 324.

a tre siluri carichi venuti fuori dai tubi di lancio di prora ed a numerose bombe anti-sommergibili inglesi che, pur essendo state regolate per la minima profondità, non esplosero perché raggiunsero il fondo prima che la pressione le facesse funzionare.

Un frammento dello scafo, frutto dei varî tentativi di recupero svoltisi in piú riprese, è alla base navale di Augusta, e costituisce monumento alla memoria dei sommergibilisti. Anche qualche frammento osseo dei membri dell'equipaggio è stato recuperato, ma la maggior parte dei resti è rimasta lí. Meglio cosí. Il mare è la loro sede piú degna ed onorevole, meno lo sarebbe stata questa Italia immemore e spiritualmente lontana anni luce dal loro sacrificio.

Dislocava 683 tonnellate di carico normale in superficie, era lungo 60 metri e largo 6,5, sviluppava una velocità in immersione di 7,5 nodi ed un'autonomia, sempre in immersione, che a 4 nodi di velocità raggiungeva le 74 miglia, mentre in emersione arrivava, per una velocità di 14 nodi, a 2.200 miglia. Come armamento, era dotato di 4 tubi lanciasiluri prodieri e 2 poppieri, il cannone da 100/47 e due mitragliere da 13,2.[74] L'equipaggio ammontava a 4 ufficiali e 40 fra sottufficiali, graduati e marinai; in guerra avrebbe avuto un incremento di 4-5 elementi a seconda delle missioni. Nell'estate del 1940 era stato sottoposto, con il *Gondar*, ad alcune trasformazioni per essere adattato al trasporto dei mezzi d'assalto, sotto forma di tre contenitori cilindrici alloggiati in coperta, due a poppa ed uno a prua.

Allo stendardo – lo anticipiamo qui – è stata conferita la medaglia d'oro al v.m. (R.D. del 10 giugno 1943).

Lo *Scirè* aveva effettuato due missioni con mezzi d'assalto – nell'ottobre 1940 e nel maggio 1941 – senza che ne potessero conseguire risultati. Aveva avuto maggior fortuna nel terzo forzamento di Gibilterra del settembre 1941, quando erano state affondate una motonave e due cisterne per complessive 30.000 tonnellate, ma soprattutto nella famosa azione del 19 dicembre 1941 contro Alessandria, quella della *Queen Elisabeth* e della *Valiant*.

Portare il sommergibile al forzamento di basi navali tipo Gibilterra ed Alessandria era, oltre che una manifestazione di ardimento ed un compendio di professionalità, anche un'arte. Se l'evitare i campi minati poteva, in parte, essere questione di fortuna, l'avvicinamento esatto al punto stabilito comportava capacità e sensibilità non comuni. Necessitava condurre la navigazione con la precisione di un disegnatore che lavori con riga e compasso, nonostante gli spostamenti provocati dalle correnti subacquee sempre difficilmente controllabili e, soprattutto, malgrado l'impossibilità di accertare la posizione da quando, all'alba del giorno prescelto per l'operazione, il sommergibile si doveva immergere (per non essere scorto dalla base nemica) e navigare in quo-

[74] Cfr. *I sommergibili italiani*, USMM, Roma, 1971, pp. 169-170.

ta profonda (per evitare le mine), al momento del rilascio degli operatori.

Per la soluzione di questi problemi di navigazione subacquea occorreva un controllo sicuro della propria velocità, tracciare e mantenere con esattezza la rotta (per eliminare gli errori dovuti al malgoverno) ed, infine, determinare la propria posizione dalle variazioni di quota dei fondali, unico elemento idrografico rilevabile dall'interno del sommergibile immerso. Junio Valerio Borghese riassumeva in sé tutte le qualità ottimali per operare in questo modo, e con lo *Scirè* aveva dato ripetute e magistrali dimostrazioni.

Ai primi di luglio 1942, minacciate dalla avanzata italo-tedesca lungo la costa egiziana, le unità della *Mediterranean Fleet* abbandonavano Alessandria per dislocarsi in parte ad Haifa ed in parte nel Mar Rosso. Poco dopo, pertanto, la X^a studiava la possibilità di forzare quel porto mediante l'impiego di operatori «Gamma» trasportati dallo *Scirè*. Haifa non sembrava eccessivamente difesa per fronteggiare eventuali attacchi subacquei, e si decise che lo *Scirè* tentasse in una delle notti fra il 7 ed il 15 agosto un forzamento del porto. Dieci operatori «Gamma» piú il loro ufficiale medico, trasferiti a Lero per via aerea, sarebbero stati imbarcati sul sommergibile, che salpava da La Spezia il 27 luglio al comando del capitano di corvetta Bruno Zelich, subentrato a Borghese, con altri 6 ufficiali e 42 uomini d'equipaggio.

Lo *Scirè* lasciava Lero la mattina del 6 agosto; navigava senza problemi, mantenendosi in contatto con la base di Rodi; proseguiva nella sua rotta nei giorni 7 ed 8 fino a quando, il 9, gli veniva comunicata l'esatta entità del naviglio nemico ormeggiato nel porto di Haifa: 2 incrociatori leggeri, 3 cc.tt., 4 grandi piroscafi e 4 grosse navi cisterna, 5 navi di vigilanza, 2 torpediniere e nessun sommergibile. Dopo quel contatto, a partire dal mattino del 10 agosto, nessun segnale giungeva piú dal sommergibile.

Si attese fiduciosi fino al 13, data in cui lo *Scirè* avrebbe dovuto dare il segnale di «missione eseguita», ma alla sala telecomunicazioni non giunse alcun messaggio. Una rilevazione fotografica del porto di Haifa, effettuata il 17 agosto, rivelava che la base non presentava alcuna traccia di attacco.[75]

Lo *Scirè* era stato affondato verso le 10,15 del 10 agosto, nel punto lat. 33°11′ N e long. 34°55′ E, dalla corvetta antisommergibili inglese *Islay* e dal tiro dei cannoni del 14° *Coast Regiment* anglo-palestinese. Il lancio serrato e preciso di bombe di profondità sul battello immerso lo aveva costretto ad emergere per i danni subiti. La prima salva delle batterie costiere, sparata da tre pezzi, squarciava la torretta del sommergibile provocandone il rapido affondamento.[76] Quattro giorni dopo furono trovati dagli inglesi i corpi di due dei nuotatori, quello del capitano commissario Egil Chersi e quello del secondo capo Eugenio Del Ben, destinati a fungere da uomini-civetta. Che siano stati ritrovati i loro corpi sta ad indicare che l'operazione era già cominciata, e che i due erano stati uccisi dalla concussione prodotta dalle bombe di profondità delle navi inglesi che, stranamente, avevano localizzato il battello proprio sul luogo prestabilito ed all'ora prevista dall'ordine di operazioni, come se fossero state ferme sul posto ad attenderlo. Un'altra circostanza che dà da pensare è il fatto, accertato, che i tre pezzi della batteria costiera che avevano dato il colpo di grazia allo *Scirè* avevano centrato il bersaglio alla prima salva, quasi che i calcoli di tiro fossero stati fatti in precedenza, su un «punto futuro» purtroppo già noto.

Prima di attuare l'operazione contro Haifa, la Marina aveva chiesto all'Aeronautica che la presenza di navi all'ancora fosse accertata dalla ricognizione aerea. La scarsa disponibilità di nostri velivoli in zona aveva fatto rimbalzare la richiesta alla Luftwaffe, che da Creta aveva inviato su Haifa alcuni Ju. 86. Anche se la richiesta ai tedeschi era stata fatta senza usare la radio, è presumibile che le comunicazioni fra i varî comandi della Luftwaffe si siano svolti con questo mezzo ed utilizzando «Enigma», la macchina cifrante ideata dai tedeschi. È possibile che gli inglesi, che, come è noto, erano riusciti a penetrarne il codice ed a decrittarne i messaggi (*Ultra*), siano venuti a conoscenza in questo modo della missione dello *Scirè*.

È un'ipotesi, come quella che, ancor piú semplicemente, qualcuno che a certi livelli collaborava col nemico lo avesse tempestivamente informato. Non era la prima volta, non sarebbe stata l'ultima.[77]

Il diplomatico con la fobia dell'acqua

Che fosse uno che con il mare manteneva una certa dimestichezza, l'aveva già dimostrato qualche anno prima nel 1935. Stava tornando in Italia da Tripoli, dove viveva fin da ragazzo pur essendo nato a Genova, a bordo di una motonave alla quale, durante la sosta a Malta, s'era

[75] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit., pp. 194-198; *idem*, vol. XIII (i sommergibili in Mediterraneo), tomo II (dal 1° gennaio 1942 all'8 settembre 1943), USMM, Roma, 1968, pp. 73-74.

[76] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. II (navi militari perdute), USMM, Roma, 1975, p. 59.

[77] È nota la vicenda dell'ammiraglio Franco Maugeri, capo del SIS (Servizio Informazioni Segrete) della Marina dal 1941 al 1943, decorato alla fine del conflitto con un'onorificenza americana «per i servizi resi alla causa alleata durante la guerra» e tutelato, come tutti gli altri «benemeriti» nei confronti degli anglo-americani, da ogni eventuale imputazione della giustizia italiana attraverso uno specifico articolo del trattato di pace. In un suo libro, l'ammiraglio Ellis Zacharias, capo del servizio segreto navale degli Stati Uniti, cosí ha scritto: «Noi mantenevamo i contatti con vari elementi dissidenti dei piú alti ranghi della marina italiana, ed attraverso questi preparavamo la resa della flotta». (ZACHARIAS, E., *Secret missions. The story of an intelligence officer*, New York, Putnam's Sons, 1947, p. 315.)

impigliato un cavo in un'elica. Si era in piene sanzioni, la tensione con Francia ed Inghilterra era al massimo, l'idea di dover ricorrere ad un palombaro inglese non andava proprio giú al comandante. Gigi Ferraro va da lui e gli chiede: «Ma non se ne può proprio fare a meno?». L'altro lo guarda, ed ancora piú seccato di quanto già non fosse, digrignando i denti, gli risponde: «Cosa vuole, che scenda io là sotto?», e Ferraro: «Lei no, ma io sí».

Comincia ad andare su e giú senza niente, in apnea, vuole farcela a tutti i costi prima che arrivi quel tanghero di palombaro (il comandante lo ha chiamato lo stesso, perché non pensa che quel giovanotto, anche se ha un bel fisico d'atleta, possa farcela), «ruga» anche a lui di dover chiedere aiuto a un inglese. Passa mezz'ora, eccolo tornare a bordo, tutto insanguinato per i tagli dei «denti di cane» (le piccole, ma micidiali conchiglie che si attaccano alle carene), ma soddisfatto: «Comandante, l'elica è libera».

Già allievo della Farnesina, da dove era uscito col diploma di professore di educazione fisica, disciplina che insegnava in una scuola media di Tripoli, viveva di sport e soprattutto di mare. Era un subacqueo nato, stare sott'acqua gli era congeniale, come fosse il suo *habitat* naturale. Da ragazzo, a Tripoli, con un suo amichetto figlio del semaforista, si divertiva a camminare sul fondo portando delle pietre per costruirsi delle casette.

Scoppiata la guerra, era entrato in modo casuale in contatto con gli ambienti della Marina. Un giorno del 1941, una squadra navale inglese aveva tenuto sotto tiro Tripoli per oltre un'ora, la stessa cosa che nello stesso periodo s'era verificata a Genova. A fattor comune, in entrambe le circostanze, l'assoluta mancanza di ogni reazione di difesa. Mentre subiva, con gli altri, il fuoco dei cannoni navali, aveva pensato al suo motoscafo ormeggiato giú, al porto, e si era visto per un attimo al volante, diretto contro le navi, con un bel siluro sotto lo scafo... Quando era riuscito, dopo varie tappe, a parlare con qualcuno che contava, aveva appreso che la sua idea era stata già da tempo realizzata. Da quel momento, un'unica aspirazione: entrare nel giro. Siccome aveva prestato il servizio di prima nomina come sottotenente di artiglieria, ed era anche capomanipolo della Milizia, si era riusciti a farlo assegnare col grado di tenente alla specialità costiera di questa, che dipendeva dalla Marina. Era dentro, finalmente, e l'assegnazione ai mezzi d'assalto, a quel punto, diventava un fatto automatico.

Assegnato ai «Gamma», ne diventava ben presto uno degli elementi piú affidabili. Un giorno va da Wolk, il comandante, e gli espone un progetto. Si era alla fine del 1942, in Africa Settentrionale era iniziato il nostro ripiegamento verso Ovest, prima o poi anche Tripoli sarebbe stata evacuata per portare l'ultima linea di resistenza in Tunisia. Si trattava, per Ferraro, di giungere a Tripoli prima dell'ingresso del nemico e di organizzarsi per attaccare il suo naviglio che certamente, in gran numero, avrebbe sostato nel porto. Lui era l'uomo giusto,

a Tripoli aveva vissuto sino a poco tempo prima, aveva la casa, un lavoro, era del tutto plausibile che tornasse a risiedervi. Gli serviva però un compagno, cosí come era anche previsto dalle procedure dei «Gamma» che sino allora avevano sempre privilegiato il lavoro in coppia. Ma una persona sconosciuta, nuova arrivata in città, poteva dare nell'occhio. E giú, senza troppo indugiare, la proposta folle: l'«altro» poteva essere sua moglie, la storia di copertura sarebbe stata ancora piú completa.

Orietta Ferraro, professoressa di educazione fisica come il marito, al pari di lui, da buona triestina aveva un ottimo rapporto con il mare. L'idea era di prima qualità, solo che c'era da risolvere il problema delle autorizzazioni, e non era facile. Nella vita militare in guerra, molto spesso, non è il nemico l'ostacolo piú arduo da superare, ma il condizionamento ortodosso e cristallizzato alle norme da parte dei propri comandi superiori.

Borghese era uno a cui il cervello non serviva solo per «dividere le orecchie», come si usava dire allora in Marina, ed il suo intervento doveva rivelarsi determinante. Orietta, in certe ore prefissate da Wolk, lasciava la pensione di Livorno in cui aveva preso alloggio, entrava in Accademia Navale vestita da marinaio, faceva il suo addestramento nella piscina (il cui accesso era interdetto in quei momenti a chiunque altro) sotto la guida del marito. Doveva acquisire anche tutto il bagaglio tattico dei nuotatori d'assalto: in operazione, doveva affiancare Gigi od avvicendarsi a lui. Alla fine, conseguí il brevetto «Gamma», e fu l'unica donna che poté menarne vanto.

Ma la situazione militare continuava a precipitare. Tra il 19 ed il 20 gennaio 1943 l'8ª armata inglese giungeva sulla linea Homs-Tarhuna, ormai nelle immediate vicinanze di Tripoli. Non c'era piú tempo per infiltrare i coniugi Ferraro nella città, che veniva abbandonata dalle nostre truppe nella notte del 23 gennaio.

Delusione, magone, mugugno. Passano alcuni mesi, arriva la primavera e con la primavera la prospettiva di uscire finalmente dall'ozio ed entrare in azione. Borghese convoca Ferraro, ha davanti a sé una carta dell'Asia Minore, gli indica un piccolo punto in corrispondenza del limite estremo della costa turca; c'è scritto un nome, Alessandretta; mai sentito nominare. Il comandante della Xª spiega: sono arrivate informazioni secondo cui nei porti turchi di Alessandretta e Mersina si svolge un intenso traffico di mercantili inglesi, o comunque al servizio degli inglesi, che imbarcano minerale di cromo, metallo essenziale per la produzione bellica. Un'azione diretta dall'Italia non era possibile, andava salvaguardata la neutralità della Turchia: gli inglesi non aspettavano che l'occasione per forzarle la mano perché entrasse in guerra. Bisognava andare sul posto e colpire da lí, e sempre con molta cautela per evitare di essere scoperti.

Era nata l'«Operazione Stella». Primo problema, la copertura per Ferraro. Quella di impiegato consolare sarebbe stata la migliore, ma

non era il caso di interessare ufficialmente il Ministero degli Esteri, far sapere troppo a troppa gente. Ora che le cose si stavano mettendo decisamente male, in Italia il tifo per il nemico raccoglieva adesioni sempre maggiori, bisognava cominciare a pensare al futuro, a crearsi le benemerenze «resistenziali». Come sempre, *cherchez la femme*. Un sottufficiale della X^a aveva una relazione con una dattilografa del Ministero; tirò fuori tutte le componenti del suo fascino; un po' per amore ed un po' per patriottismo saltarono fuori i pezzi di carta necessarî, fogli intestati e timbro a secco. A metà maggio, Gigi Ferraro disponeva di passaporto diplomatico, con generalità vere (solo la professione era stata... leggermente contraffatta) e di lettera di presentazione per il console italiano ad Alessandretta.

Ai primi di giugno, partenza. Aveva con sé quattro pesanti valigie contenenti il corredo subacqueo ed alcuni «bauletti esplosivi», che l'esenzione diplomatica dalle visite doganali doveva garantire al riparo da ogni curiosità. Comunque, per ogni evenienza, Ferraro aveva a portata di mano anche una bottiglia di benzina: se qualcuno, a vario titolo, avesse voluto aprire i bagagli, una bella fiammata ed un bel botto avrebbero chiuso per tutti il discorso.

L'«Orient Express» toccava Belgrado, Sofia, città che la guerra rendeva ancor piú tristi di quanto già non fossero per conto loro, ed infine Istanbul. Sul treno viaggiava, in un altro vagone, il capitano Vespa del Servizio Segreto della Marina. Arrivati ad Istanbul si incontravano con il tenente di vascello Giovanni Roccardi, altro ufficiale del Servizio Segreto della Marina, già da qualche tempo ad Alessandretta, anche lui sotto la copertura diplomatica di cancelliere del consolato, e che era stato l'ideatore delle azioni offensive contro i piroscafi carichi di cromo.

Roccardi aveva fatto un buon lavoro informativo ad Alessandretta. Si era appurato che non c'era nessun servizio anti-sabotaggio vero e proprio, e la vigilanza dei mercantili sottocarico era affidata a due sentinelle, una a prua ed una a poppa. Non c'erano imbarcazioni che pattugliassero sistematicamente lo specchio d'acqua dove erano ancorate le navi, solo saltuariamente incrociavano due vedette della polizia, ma era facile evitarle. Risultava invece estremamente difficile avvicinarsi al pontile dove venivano caricate le maone, le grosse chiatte per il trasbordo del carico da terra ai piroscafi, pontile che era sorvegliatissimo, ed ancor piú alle stesse maone una volta che erano sottobordo. Se era quindi da escludere la possibilità di mettere un ordigno esplosivo nel carico, un attacco subacqueo sembrava eseguibile. Purtroppo, non si era riusciti a conoscere con esattezza la data di partenza delle navi cariche: la decisione veniva presa all'insaputa dello stesso comandante del piroscafo che doveva salpare, da parte di qualcuno che non si era riusciti ad individuare chi fosse.

Alessandretta, una piccola cittadina alla frontiera con la Siria, sede di ben sei consolati (americano, inglese, francese, tedesco, italiano e

greco), era, all'epoca, un ambiente non facile per il tipo di lavoro che la X^a si apprestava a svolgere. La popolazione, che non superava i 12.000 abitanti, in maggioranza di razza araba, era potenzialmente amica degli italiani, ma era tenuta in soggezione dal severo regime poliziesco turco e dalla forte influenza della propaganda nemica che trovava facile esca nella aliquota di greci ed ebrei che ci odiavano e che in gran parte collaboravano con gli inglesi. Questi, a loro volta, tenevano in pugno le autorità locali, approfittando dell'essere intervenuti con i loro capitali nella costruzione del porto e della rotabile con Adana.

La comunità italiana era rappresentata da una decina di famiglie venute via dalla Siria quando le locali autorità francesi, dopo un iniziale allineamento con Pétain, si erano orientate dalla parte di De Gaulle. Erano cittadini italiani, ma parlavano francese fra loro e sognavano soltanto di tornare in Siria a fare la bella vita di prima: buoni affari, matrimoni vantaggiosi con gente di diversa nazionalità, purché cristiana, ricevimenti, qualche viaggio a Parigi ed in Italia. Erano inoltre amici od imparentati con ebrei e greci. Non erano quindi affidabili, sotto molti punti di vista. Facevano eccezione i tre monaci carmelitani missionari del locale convento, padre Guglielmo, padre Placido e padre Emanuele, presso i quali, infatti, Ferraro aveva preso alloggio subito dopo il suo arrivo.

La presenza di Ferraro, all'inizio, aveva destato non poca curiosità, soprattutto nella coppia di agenti dell'*Intelligence Service*, Smith e Taylor, preposti alla sorveglianza dei cittadini italiani e tedeschi. Ma Roccardi sapeva fare il suo mestiere ed il carattere cordiale, estroverso e giovialone di Ferraro lo aiutava nel costruire intorno a lui quella immagine che doveva servire allo scopo ed alla quale Ferraro contribuiva a sua volta col massimo dell'impegno.

Da buon impiegato del consolato, sbrigava le sue pratiche con zelo (era stato istruito abbastanza anche su questo), raccogliendo l'apprezzamento del console Sanfelice, grato al Ministero per avergli mandato un cosí diligente collaboratore. La procedura, in effetti, non era stata molto regolare. Ferraro aveva esibito una lettera del dicastero degli Esteri nella quale lo si designava temporaneamente a quella sede per «compiti speciali», pregando il console di dargli ogni possibile assistenza. Sanfelice aveva ottemperato, né era stato ad approfondire troppo la cosa, l'Italia era lontana. E poi non era uno sciocco. È probabile che avesse intuito qualcosa, ed a maggior ragione se ne stava tranquillo.

La recita andava avanti bene. Ferraro sembrava nato per la parte di simpatico giovanotto dedito soprattutto ai piaceri mondani ed alle ragazze della comunità italiana. Qualcuno non aveva potuto fare a meno di rilevare la stranezza dell'invio di un nuovo funzionario in un consolato dove ve ne erano già sei, e dove non è che ci fosse da ammazzarsi di lavoro. All'alone del *play-boy* un po' superficiale, Ferraro

e Roccardi aggiungevano allora quello del figlio di papà super-protetto. La guerra cominciava a diventare una cosa terribilmente seria, papà aveva tanti amici in alto, s'era premurato di imboscare il figliolone in attesa che la buriana passasse. In spiaggia, Gigi teneva banco. Tamburello, bocce, pallone di gomma, ma, stranamente, non faceva mai il bagno. Dagli e dagli, si sparse la voce che l'aitante giovanottone italiano cosí proteiforme non sapeva nuotare, anzi che aveva una vera e propria fobia per il mare.

Una volta, vollero giocargli il solito scherzo, prenderlo e spingerlo di forza in acqua. Riuscí a recitare benissimo la scena di chi, paralizzato dalla paura, sta per affogare in mezzo metro d'acqua. Simulava anche di voler superare da solo, con grande dignità, questa macchia sul proprio blasone di uomo di mondo, e nel tardo pomeriggio, dopo il tramonto, qualcuno raccontava ridacchiando di averlo visto disteso sulla spiaggia a compiere goffi movimenti natatori. Dopo una trentina di giorni, la sceneggiata aveva ottenuto il suo scopo. I due dell'*Intelligence Service* avevano terminato l'osservazione del nuovo venuto (nulla contro) ed erano passati ad altre attività. Ferraro era entrato ormai a far parte della comunità locale, non costituiva piú novità. Era venuto il momento di agire.

Un problema da risolvere era stato quello della sistemazione del materiale. Per gli attrezzi sportivi da spiaggia del personale del consolato, di cui Ferraro era, come abbiamo visto, uno dei maggiori fruitori durante le sue esibizioni sulla spiaggia, era stata costruita una cassetta, studiata di dimensioni tali da poter contenere due «bauletti esplosivi», un autorespiratore, pinne, zavorra, ecc. Alla sera, al rientro dal mare, veniva riposta nella cabina dello stabilimento e chiusa a chiave. Talvolta, era portata in consolato per mettervi qualche attrezzo nuovo o per fare qualche gioco nel cortile lato mare, sotto gli eucalipti.

Era quello che accadeva nel tardo pomeriggio del 30 giugno. Faceva molto caldo e, dopo cena, tutti decidevano di andare a fare un bagno notturno. Roccardi e Ferraro, una maniglia della cassetta per uno, la riportavano nella cabina; con le bocce, c'era il materiale per l'attacco, trasportato dalla sala apparati del consolato dove il radiotelegrafista di Roccardi, Leoni, lo teneva nascosto col massimo della cura. Solita manfrina di Ferraro, che mentre gli altri nuotavano rimaneva seduto sulla sabbia a guardare le stelle. Quando tutti rientravano, lui e Roccardi non li seguivano, adducendo di voler restare a prendere ancora un po' d'aria ed a fare due chiacchiere. Rimasti soli, Ferraro entrava in cabina, si equipaggiava per l'azione, ne usciva dopo pochi minuti con l'autorespiratore sul petto, la reticella mimetica in testa, i «bauletti esplosivi» e le pinne in mano.

Era circa mezzanotte. Ancorata ad un paio di miglia, la nave sottocarico scelta come bersaglio era tutta illuminata dai proiettori, ed il

rumore dei bighi [78] arrivava senza sforzo, nel silenzio notturno, fino a loro. Roccardi, dopo aver salutato Ferraro con il rituale «in c... alla balena», rientrava in consolato dove Sanfelice, che non era ancora andato a letto, si meravigliava di vederlo tuttora lí e gliene chiedeva la ragione. Lasciamo la parola a Roccardi:

«Avevo in mente di mettermi a cifrare un messaggio per Roma» gli risposi, «faceva troppo caldo per andare a dormire, e cosí...»

Lo seguí nella veranda, e si versò un po' di whisky con acqua, mettendosi a sedere di fronte a lui con lo sguardo rivolto alla «loro» nave illuminata.

Sanfelice non era convinto; intuiva che c'era qualcosa di strano in corso, e moriva dalla voglia di sapere.

«Fino a quel momento mi ero sempre rifiutato di mettere al corrente Sanfelice di quello che stavamo facendo, non ne vedevo l'utilità e temevo che potessero derivare parecchi inconvenienti. Ora però che la prima azione era partita, la collaborazione dei consoli della zona, che non potevano piú parlare della cosa al Ministero degli Esteri che li avrebbe accusati di non aver fatto abbastanza attenzione a quello che facevano quei dannati militari sotto la copertura diplomatica, poteva esserci utile.

«Bevvi un sorso del mio bicchiere, indicai a Sanfelice la nave illuminata e gli dissi:

«"Vedete, quella nave è l'*Orion*, piroscafo greco noleggiato dagli inglesi che sta completando il suo carico di cromo. In questo momento Gigi Ferraro sta applicandole sotto la carena 2 cariche di esplosivo che scoppieranno fuori del porto, mandandola a fondo".

«La sua prima affermazione fu di entusiasmo: "Magnifico", disse. La seconda di rimprovero: "Perché non me lo avete detto prima? Vi avrei aiutato". "In che cosa? Non avreste chiesto l'autorizzazione al Ministero?" Non rispose, ma mi guardò imbarazzato. "Cosí non avremmo fatto nulla" conclusi.» [79]

Verso le 4 rientrava Ferraro. Aveva compiuto l'azione, si era infilato nelle zone d'ombra prodotte dalle maone affiancate, tutto si era svolto nel migliore dei modi, come in addestramento. Alle 3,30 aveva riguadagnato la spiaggia, si era cambiato, aveva riportato la cassetta con dentro muta e respiratore sotto i soliti attrezzi sportivi, ed ora era lí, come uno che avesse fatto due passi perché non riusciva a prendere sonno, ma con una luce strana negli occhi. Una settimana dopo l'*Orion* lasciava l'ormeggio con le sue 7.000 tonnellate, ma non andava lontano. Nelle acque siriane, subiva sotto la carena un'esplosione che, per il pesante carico, lo faceva affondare in pochi minuti. I naufraghi su-

[78] Alberi di carico di una nave.

[79] ROCCARDI, G., *La X^a MAS nella seconda guerra mondiale*, Roma, Trevi, 1982, pp. 273-274. È un libro interessante, anche se in qualche punto un po' troppo cronachistico e romanzato, che svela alcuni aspetti dell'attività della X^a in un settore, quello informativo, di grande importanza e poco o per nulla conosciuto.

perstiti riferirono che la nave era stata affondata da un sommergibile.[80]

Roccardi s'era creato un'ottima rete di fonti informative. Dopo un paio di giorni, veniva a sapere che a Mersina, dall'altra parte del golfo di Alessandretta, un'altra nave stava per completare il carico. L'8 luglio vi si recava con Ferraro in macchina. Il vice-console italiano, reso edotto da Sanfelice sugli scopi del viaggio, offriva la massima collaborazione, mettendo a disposizione, dalle 19 in poi, il proprio ufficio che era subito utilizzato come nascondiglio del materiale. L'ufficio era a pochi metri dal mare, e vicino c'era un deposito di legname che sarebbe servito molto bene come base di partenza e di rientro. Alle 23 Ferraro scendeva in acqua, alle 4,30 bussava nel modo convenuto alla porta dell'ufficio del vice-console dove Roccardi l'aspettava.

«Com'è andata?»

«Tutto bene, ma è stata una nuotata lunga.»

Una pacca sulle spalle, una stretta di mano dentro la quale c'era tutto ciò che i due non riuscivano a dirsi con le parole.

La nave attaccata quella sera era la norvegese *Kaituna*, 10.000 tonnellate, che però, maledizione, una settimana dopo non era ancora partita. Finalmente il 19 luglio salpava ed appena al largo aveva luogo l'esplosione.[81] Però qualcosa non aveva funzionato: uno dei due bauletti aveva fatto cilecca e la nave poteva essere portata ad incagliarsi sulla costa di Cipro ed evitare cosí di affondare in acque profonde. Una volta messa in bacino, il «bauletto» veniva recuperato ancora ben attaccato alla chiglia, aggiornando cosí gli inglesi sull'ultimo ritrovato della Xª.

Ma Ferraro, sempre con l'assistenza di Roccardi, aveva già portato a termine altri due attacchi. Il 30 luglio, ancora a Mersina, era stata la volta del *Sicilian Prince* di 5.000 tonnellate, che però la faceva franca perché un'ispezione alla carena (era già arrivato l'allarme dopo l'episodio del *Kaituna*?) faceva scoprire le cariche. Nella notte del 1° agosto, a Ferraro era rimasta l'ultima coppia di cariche delle quattro che si era portato dall'Italia. L'onore di chiudere il ciclo operativo turco della Xª spettava ancora ad uno scafo norvegese, la motonave *Fernplant*.

In quest'ultima vicenda non mancava una nota di *suspense* perché il mercantile, partito il giorno dopo, rientrava alla sera nel porto di

[80] Ricordiamo quanto già detto parlando del gruppo «Gamma»: nei «bauletti esplosivi» le spolette erano regolate con elichette, anziché a tempo, e venivano azionate soltanto quando la nave procedeva ad una velocità di almeno cinque miglia. Lo scoppio avveniva dopo un dato numero di giri delle piccole eliche, giri che corrispondevano ad una certa distanza. La nave sabotata, perciò, affondava in mare aperto, e tutto lasciava credere all'azione di un sommergibile.

[81] C'è una discordanza fra la data del 19, indicata da Roccardi e Borghese nei loro libri, e quella dell'11 che figura nel volume *I mezzi d'assalto* dell'USMM ed in quello di Pegolotti. Riteniamo, per essere lui stato protagonista in prima persona, di dover attribuire maggior credito alla data indicata da Roccardi.

Alessandretta. Dall'osservatorio del consolato, Ferraro e Roccardi seguivano sgomenti la scena. Che cos'era accaduto? La nave, uscita dal porto, non aveva raggiunto la velocità necessaria per l'attivazione dei «bauletti», né si sarebbero scoperti mai i motivi per i quali era rientrata. Forse un'avaria di macchina, certo non motivi di sicurezza perché nessuna ispezione era stata fatta alla carena. Come Dio volle, dopo qualche giorno ripartí, e dopo un po' andò a depositare le sue 7.000 tonnellate in fondo al mare senza lasciare tracce.

Era giunto il momento di tornare, sia perché le cariche erano finite, sia perché, dopo l'episodio *Kaituna*, l'aria poteva farsi infida da un momento all'altro. Veniva inventato un improvviso, acutissimo attacco di malaria per giustificare la rapida partenza di Gigi per l'Italia. Ferraro rientrava, con quattro valigie in meno ma 24.000 tonnellate in piú da aggiungere sul conto della Xª.

Xª flottiglia MAS: sintesi storica 10 giugno 1940-8 settembre 1943[82]

a) Costituzione ed ordinamento

— La Spezia, ottobre 1938: viene costituito un nucleo di 21 ufficiali presso il comando della I flottiglia MAS per armare 11 SLC e 7 MTM. Il gruppo costituito dai motoscafi d'assalto è denominato per un certo periodo «Flottiglia MAS Speciale».

— 15 marzo 1941: per distacco dalla I flottiglia MAS, si costituisce a La Spezia la Xª flottiglia MAS, articolata su:

1. Reparto Subacqueo, con alle dipendenze: Scuola Sommozzatori Livorno, Scuola SLC (Bocca di Serchio), Gruppi di Sabotaggio, sommergibili trasportatori.

2. Reparto di Superficie, con alle dipendenze tutti i motoscafi d'assalto e la relativa scuola al Varignano (La Spezia).

Organi direttamente dipendenti dal Comando Flottiglia: Officina Armi Segrete, Centro Subacqueo Studi ed Esperienze, Centro Biologico.

Prerogative speciali: possibilità di trattative dirette con le ditte private producenti materiali di interesse, ampia possibilità di selezione del personale (il ministero Marina aveva disposto che tutti i comandi

[82] I dati riportati sono stati ricavati ed elaborati attraverso la consultazione delle seguenti pubblicazioni:
— *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV, cit.;
— *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XI (attività della Marina in Mar Nero e lago Ladoga), Roma, USMM, 1962;
— *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI (*L'organizzazione della Marina durante il conflitto*), tomo II (*Evoluzione organica dal 10 maggio 1940 all'8 settembre 1943*), Roma, USMM, 1975.
— *Le medaglie d'oro al valore*, Roma, USMM, 1961;
— BORGHESE, J.V., *op. cit.*;
— «Il Tempo» del 17 agosto 1984, articolo *Quando gli italiani volevano attaccare il porto di New York*, di Carlo De Risio.

e gli enti lasciassero libero il personale volontario «per missioni speciali di guerra»).

Nel luglio 1941, dopo la morte in combattimento del primo comandante della flottiglia, capitano di fregata Vittorio Moccagatta, il capitano di corvetta Junio Valerio Borghese era nominato comandante «interinale», conservando anche il comando del Reparto Subacqueo e del sommergibile «trasportatore» *Scirè*. Dal gennaio 1942 assumeva il comando della flottiglia il capitano di fregata Ernesto Forza, che lo manteneva sino al 1° maggio 1943. Da questa data, il capitano di fregata Borghese era nominato comandante della X^a^ MAS, incarico in cui permaneva sino al momento dell'armistizio.[83]

b) Attività operativa effettuata

— primo forzamento di Gibilterra (*Scirè*), notte fra 29 e 30 ottobre 1940, impiegati 3 SLC;

— forzamento di Suda, notte fra 25 e 26 marzo 1941, impiegati 6 MTM;

— secondo forzamento di Gibilterra (*Scirè*), notte fra 26 e 27 maggio 1941, impiegati 3 SLC;

— attacco a Malta, notte fra 25 e 26 luglio 1941, impiegati 8 MTM + 1 MTSM + 2 SLC;

— terzo forzamento di Gibilterra (*Scirè*), notte fra 19 e 20 settembre 1941, impiegati 3 SLC;

— primo attacco ad Alessandria (*Scirè*), notte fra 18 e 19 dicembre 1941, impiegati 3 SLC;

— secondo attacco ad Alessandria (*Ambra*), notte fra 14 e 15 maggio 1942, impiegati 3 SLC;

— operazioni in Mar Nero (giugno 1942-marzo 1943): 1° ciclo sino al 1° settembre 1942 con base a Foros, sulla costa meridionale della Crimea, in appoggio all'assedio tedesco contro Sebastopoli e Balaclava rifornibili solo via mare; 2° ciclo con base a Mariupol, sul Mar Caspio; impiegati 5 MTM + 5 MTSM per un totale di 48 uomini, di cui 13 piloti;

— operazioni in Africa Settentrionale (autocolonna «Giobbe», luglio 1942-maggio 1943): 1° ciclo sino al 15 dicembre 1942, con base ad El-Dab'a, a 50 km da El-Alamein (3 MTSM) ed a Derna (4 MTM), per contrastare mezzi leggeri inglesi diretti contro il traffico costiero in supporto alla nostra avanzata verso l'Egitto, e per eventuali azioni offensive su Alessandria, Porto Said, Haifa; 2° ciclo, dal 15 dicembre 1942 al 9 maggio 1943, con base a Biserta e tentativo, il 6 aprile 1943, di forzamento del porto di Bona con 3 MTSM e 6 operatori «Gamma»;

[83] NESI, S., *Decima Flottiglia nostra*, Milano, Mursia, 1986, p. 21. Nello stesso libro, che tratta delle vicende dei mezzi d'assalto della Marina italiana al Sud e al Nord dopo l'armistizio, con prevalente rilievo per quelle relative della RSI, in alcune pagine (143-144, 184-185, 188-204) sono rievocate le operazioni effettuate da «Marianalto», l'organizzazione creatasi al Sud sempre sul modello della X^a^ Flottiglia e della quale Forza, divenuto capitano di vascello, aveva assunto il comando. In particolare, per quanto concerne le azioni congiunte, nel giugno 1944 ed aprile 1945, di mezzi navali italiani ed inglesi contro gli scafi del *Bolzano* e dell'*Aquila*, rispettivamente ai lavori di riparazione e trasformazione a La Spezia ed a Genova, cfr. dello stesso autore *Un alcione dalle ali spezzate*, Bologna, Elleci, 1989, IV, pp. 148-170.

— primo attacco dei nuotatori d'assalto «Gamma» a Gibilterra (da «Villa Carmela»), notte fra 13 e 14 luglio 1942, impiegati 12 operatori;

— tentativo del forzamento del porto di Haifa, 10 agosto 1942, con perdita del sommergibile *Scirè* con tutto l'equipaggio + 10 operatori «Gamma»;

— secondo attacco dei nuotatori d'assalto «Gamma» a Gibilterra (da «Villa Carmela»), notte fra 14 e 15 settembre 1942, impiegati 3 operatori;

— primo attacco a Gibilterra dalla nave *Olterra*, notte fra 7 ed 8 dicembre 1942, impiegati 3 SLC;

— attacco ad Algeri (*Ambra*), notte fra 11 e 12 dicembre 1942, impiegati 3 SLC + 10 operatori «Gamma»;

— secondo attacco a Gibilterra dalla nave *Olterra*, notte fra 7 ed 8 maggio 1943, impiegati 3 SLC;

— tentativo di forzamento del porto di Siracusa da parte del sommergibile *Ambra*, con 3 MTR allogati nei cilindri abitualmente adibiti al trasporto degli SLC, notte fra 17 e 18 luglio 1943;

— terzo attacco a Gibilterra dalla nave *Olterra*, notte fra 4 e 5 agosto 1943, impiegati 3 SLC;

— operazioni di sabotaggio del tenente Ferraro in Turchia dal 30 giugno al 1° agosto 1943 (alla data dell'8 settembre 1943, altri nuotatori-sabotatori erano presenti nei porti di Huelva, Malaga, Barcellona, Lisbona ed Oporto).

c) Attività operativa programmata e non attuata o portata a compimento per cause varie

— *novembre 1942*: attacco a Malta con nuotatori «Gamma», obiettivo la base sommergibili;

— *dicembre 1942*: attacco al porto (con 3 MTSM + 3 operatori «Gamma») ed all'aeroporto (con N.P. - nuotatori paracadutisti - del battaglione *San Marco*) di Bona. Morte del comandante del Reparto di Superficie, capitano di corvetta Salvatore Todaro;

— *primavera 1943*: concetto operativo simile a quello dell'*Olterra*, con allestimento di basi GOG (Gruppi Operatori «Gamma») molto leggeri nei porti iberici piú frequentati dai mercantili inglesi od al loro servizio: Huelva, Malaga, Barcellona, Lisbona, Oporto. Si realizza Huelva, a bordo del piroscafo italiano *Gaeta* internato, con due operatori «Gamma»; venivano minati tre piroscafi con i «bauletti esplosivi», ma il servizio di sorveglianza subacqueo inglese a Gibilterra ispezionava ormai la carena di tutte le navi in uscita dalla rada, e l'attacco falliva;

— *luglio 1943*: attacco a Biserta, con nuclei di sabotatori, ed a Pantelleria;

— *agosto 1943*: attivazione di una base a Venezia per continuare ad operare, con due motosiluranti da 100 tonnellate in corso di allestimento nei cantieri di Monfalcone, contro le basi inglesi del Mediterraneo Orientale, ora precluse ai mezzi dislocati a La Spezia data la caduta in mani nemiche dello Stretto di Messina;

— *dicembre 1943*: impiego di sommergibile tascabile per immettere gli operatori nell'interno del porto di New York e minare, una volta sbarcati, un grattacielo nelle immediate vicinanze. Il mini-sommergibile, del tipo «CA», doveva essere trasportato dal sommergibile oceanico *Da Vinci* dove, al posto del cannone, era stato impiantato un «alveolo» lungo circa 10 metri. Il *Da Vinci* avrebbe dovuto risalire l'Hudson sino ad arrivare a distanza utile per rilasciare il CA. Analoga azione era in progetto contro la piazzaforte inglese del Freetown (Sierra Leone), sede della squadra navale del Sud Atlantico.

d) Naviglio nemico affondato o gravemente danneggiato (in tonnellate)

202.942, di cui 72.190 naviglio da guerra e 130.752 mercantile.[84]

e) Perdite

25 uomini (10 ufficiali e 15 fra sottufficiali, sottocapi e comuni). Sono da aggiungere i 49 uomini dell'equipaggio dello *Scirè* ed un membro dell'equipaggio del *Gondar*, sommergibili «trasportatori» entrambi alle dirette dipendenze della X^a^, che portano il totale delle perdite a 75 uomini.

f) Ricompense

— medaglie d'oro: 2 agli stendardi (X^a^ flottiglia MAS e sommergibile *Scirè*); 26 individuali (di cui 10 «alla memoria»);

— medaglie d'argento: 96;

— medaglie di bronzo: 30;

— croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia: 1;

— croci di guerra: 27;

— promozioni al grado superiore: 20;

— trasferimento in SPE: 1.

Motivazione della medaglia d'oro al v.m. concessa alla bandiera della X^a^ flottiglia MAS:

Erede diretta delle glorie dei violatori di porti che stupirono il mondo con le loro gesta nella prima guerra mondiale e dettero alla Marina italiana un primato finora ineguagliato, la X^a^ flottiglia MAS ha dimostrato che il seme gettato dagli eroi nel passato ha fruttato buona messe. In numerose audacissime imprese, sprezzanti di ogni pericolo, fra difficoltà di ogni genere create, cosí, dalle difficili condizioni naturali, come nei perfetti apprestamenti difensivi dei porti, gli arditi dei reparti d'assalto della Regia Marina, plasmati e guidati dalla X^a^ flottiglia MAS, hanno saputo raggiungere il nemico nei piú sicuri recessi dei muniti porti, affondando due navi da battaglia, due incrociatori, un cacciatorpediniere e numerosi piroscafi per oltre 100.000 tonnellate. Fascio eletto di spiriti eroici, la X^a^ flottiglia MAS è rimasta fedele al suo motto: «Per il Re e la Bandiera».

Motivazione della medaglia d'oro al v.m. concessa alla bandiera del sommergibile «Scirè»:

Sommergibile operante in Mediterraneo, già reduce da fortunate missioni d'agguato, designato ad operare con reparti d'assalto della Marina nel cuore delle acque nemiche, partecipava a ripetuti forzamenti delle piú munite basi mediterranee. Nel corso dei reiterati tentativi di raggiungere lo scopo prefisso, incontrava le piú aspre difficoltà create dalla violenta reazione nemica e dalle condizioni del mare e delle correnti. Dopo aver superato col piú assoluto sprezzo del pericolo gli ostacoli posti dall'uomo e dalla natura, riusciva ad assolvere in maniera completa il compito affidatogli, emergendo a brevissima distanza dall'ingresso delle munitissime basi navali nemiche prescelte ed a lanciare – cosí – le armi speciali che causavano a Gibilterra l'affondamento di tre grossi piroscafi e ad Alessandria gravi danni alle due navi da battaglia *Queen Elisabeth* e *Valiant*, il cui totale affondamento veniva evitato solo a causa dei bassi fondali delle acque in cui le due unità erano ormeggiate. Successivamente, nel corso di altra missione particolarmente ardita, veniva spietatamente aggredito e scompariva nelle acque nemiche, chiudendo cosí gloriosamente il suo fulgido passato di guerra.

[84] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV (i mezzi d'assalto) Roma, USMM, 1972, appendice n. 10, p. 317. Borghese, nel suo volume, riporta invece le seguenti cifre: 264.792, di cui 77.380 naviglio da guerra e 187.412 mercantile.

L'8 settembre 1943, con il suo squallido epilogo, metteva fine ad oltre 3 anni di guerra che la X^a^ flottiglia MAS aveva combattuto nell'unico modo in cui si può e si deve combattere una guerra, duramente, decisamente, cercando d'infliggere al nemico il maggior danno possibile, senza cedimenti di sorta. Non avrebbe certamente cambiato da sola il corso degli eventi, anche se, nella notte di Alessandria, aveva creato le premesse perché questo potesse avvenire.

g) Il decalogo della X^a^[85]

1. *Sta zitto.* È indispensabile mantenere il segreto anche nei minimi particolari e con chiunque, anche con i parenti e gli amici piú cari. Ogni indiscrezione è un tradimento perché compromette la nostra opera e può costare la vita a molti dei nostri compagni.

2. *Sii serio e modesto.* Hai promesso di comportarti da ardito. Ti abbiamo creduto. Basta cosí. È inutile far mostra della tua decisione con parenti, amici, superiori e compagni. Non si fa, di una promessa cosí bella, lo sgabello della vanità personale. Solo i fatti parleranno.

3. *Non sollecitare ricompense.* La piú bella ricompensa è la coscienza di aver portato a termine la missione che ti è affidata. Le medaglie, gli elogi, gli onori, rendono fieri chi li riceve per lo spontaneo riconoscimento di chi giudica, non chi li sollecita o li mendica.

4. *Sii disciplinato.* Prima del coraggio e dell'abilità ti è richiesta la disciplina piú profondamente sentita: dello spirito e del corpo. Se non saluti, se non sei educato, se non obbedisci nelle piccole cose d'ogni giorno, se il servizio di caserma ti pesa e ti sembra indegno di te, se non sai adattarti a mangiare male e dormire peggio: non fai per noi.

5. *Non avere fretta di operare, non raccontare a tutti che non vedi l'ora di partire.* Potrai operare solo quando il tuo cuore, il tuo cervello ed il tuo corpo saranno pronti. Se sei impaziente non sei pronto. Devi imparare a conoscere perfettamente la tua arma e ad impiegarla in ogni contingenza in maniera perfetta. L'addestramento non è mai eccessivo. Devi appassionarti ad esso. Devi migliorarti ogni giorno. Solo chi ti comanda è giudice insindacabile delle tue possibilità.

6. *Devi avere il coraggio dei forti, non quello dei disperati.* Ti sarà richiesto uno sforzo enorme, solo al di là del quale sta il successo. Per compierlo hai bisogno di tutte le tue energie fisiche e morali. La tua determinazione di riuscire ad ogni costo deve perciò nascere dal profondo del tuo cuore, espressione purissima del tuo amore per la Patria, non deve essere il gesto disperato di un mancato o di un disilluso. La tua vita militare e privata deve perciò essere onesta, semplice, serena.

[85] È quasi certo che sia stato redatto all'inizio del 1943 perché, alla fine, erano elencati tutti i nominativi di coloro che a quell'epoca figuravano caduti o dispersi. (NESI, S., *op. cit.*, p. 12.)

7. *La tua vita è preziosa, ma l'obiettivo è piú prezioso.* Devi ricordartelo nel momento dell'azione. Ripetilo a te stesso cento volte al giorno, e giura che non fallirai la prova.

8. *Non dare informazioni al nemico.* Non devi far catturare le armi ed il materiale a te affidato. Se, dopo aver operato, cadi prigioniero, ricordati che al nemico devi comunicare solo le tue generalità ed il tuo grado. Ti è vietato – sul tuo onore di soldato – di rivelare:

— da dove vieni;
— come sei arrivato sul luogo della cattura;
— i nomi dei tuoi superiori o compagni;
— le armi che adoperi tu e quelle che conosci;
— il contenuto e l'esistenza di questo decalogo.

Anche se il nemico dice di sapere, non confermare nulla, rispondi sempre: «Non posso rispondere». Ricordati sempre che non devi tradire il tuo Paese ed i tuoi compagni con indiscrezioni. Non parlare di cose militari e specialmente di noi e della nostra attività neanche con i compagni di prigionia, possono ingannare la tua fiducia.

9. *Se prigioniero sii sempre fiero di essere italiano. Sii dignitoso.* Non ostentare la tua appartenenza ai mezzi d'assalto. Cerca, nelle lettere familiari, di comunicare come meglio potrai e saprai tutto quanto conosci sulla azione a cui hai partecipato e sul nemico in genere.[86] Cerca sempre, se possibile, di fuggire.

10. *Se cadrai mille altri ti seguiranno, da gregario diventerai un capo, una guida, un esempio.*

[86] Ad ogni operatore era assegnato, prima della missione, un piccolo cifrario segreto, da mandarsi a mente (diverso per ciascuno); scrivendo a casa le normali notizie consentite ai prigionieri di guerra, con parole o frasi convenute, essi facevano un sommario rapporto sull'esito della missione, fornivano informazioni sul porto nemico e sulle eventuali difficoltà incontrate, ed esprimevano il loro parere sull'opportunità di ritentare la prova. «Dite a mio fratello che ripeta gli esami di laurea» scriveva Birindelli ai suoi; «provando e riprovando deve riuscire; preparandosi bene, non troverà ostacoli insuperabili.» Parole chiare, di cui il comando della X^a faceva tesoro. (BORGHESE, J.V., *op. cit.*, pp. 84-85.)

II. IL 10° REGGIMENTO ARDITI

La preparazione

Gli inglesi, sin dall'inizio della guerra, avevano dato un notevole impulso all'attività dei *commandos*, impiegandoli sul fronte dell'Africa Settentrionale in brillanti ed efficaci azioni contro le nostre retrovie. Nuclei del SAS (*Special Air Service*) e del LRDG (*Long Range Desert Group*), equipaggiati nella maniera piú idonea, a bordo di veicoli specificamente attrezzati per il tipo di missioni da compiere nel deserto ed a notevole distanza dalle proprie basi, si infiltravano nelle retrovie italo-tedesche e, percorrendo centinaia e centinaia di chilometri, effettuavano azioni di sabotaggio ai danni di aeroporti, depositi di munizioni e carburanti, magazzini. Le missioni erano accuratamente studiate e pianificate, rese possibili da una organizzazione logistica che prevedeva la costituzione di depositi di rifornimenti occulti in punti prestabiliti del deserto o presso oasi abitate da arabi che un'abile azione *intelligence* aveva portato a cooperare. I risultati erano stati paganti, tanto sul piano strettamente militare quanto su quello psicologico se si tiene conto che, come s'è detto, gli obiettivi colpiti si trovavano a centinaia di chilometri oltre la linea del fronte, quindi in una posizione che li avrebbe dovuti rendere assolutamente immuni da attacchi terrestri. La bontà dei risultati conseguiti aveva indotto gli inglesi ad eseguire azioni dello stesso tipo anche sul territorio nazionale italiano, pur se in dimensioni operative ed organizzative piú ridotte. Le condizioni ambientali nelle quali i sabotatori si venivano a trovare erano ben diverse, infatti, da quelle del fronte africano, e pertanto l'offesa poteva, in questo caso, essere portata unicamente su obiettivi limitati (in genere linee ferroviarie litoranee), con un effetto senza dubbio piú psicologico che non di reale danneggiamento.[1]

Pur se i risultati ottenuti erano stati modesti, la reiterazione di questo tipo di incursioni comportava l'impiego di mezzi e personale per la diretta sorveglianza delle coste, delle ferrovie e di altri punti

[1] Un'azione piú impegnativa fu quella condotta nella notte fra il 10 e l'11 febbraio 1941, nella zona fra l'Irpinia e la Lucania, da un grosso pattuglione di una quarantina di sabotatori, con obiettivo alcune infrastrutture dell'Acquedotto Pugliese. L'azione, condotta a mezzo aviolancio, fallí, con la cattura di tutti gli uomini e senza che avessero potuto conseguire alcun risultato degno di nota. Tutta la missione, per il suo svolgimento e per alcuni aspetti che la caratterizzarono, presentava però elementi di interesse che andavano ben oltre il suo esito. Una descrizione ed un'analisi dell'intera operazione è stata effettuata dall'autore di questo libro nel volume *Studi storico-militari 1988* (pp. 25-43) edito a cura dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito (d'ora in poi USSME).

sensibili (centrali elettriche, dighe, ecc.), con notevole dispendio di forze. Anche da parte dello Stato Maggiore italiano, pertanto, veniva presa in esame la possibilità di costituire reparti speciali di sabotatori che, oltre alla distruzione ed al danneggiamento di particolari obiettivi (ponti, aeroporti, depositi di carburante e munizioni, impianti industriali e cosí via), avrebbero costretto a sua volta il nemico ad aumentare notevolmente le misure di vigilanza intorno a possibili obiettivi militari con conseguente immobilizzazione di uomini e mezzi.

Si addiveniva pertanto alla costituzione, a decorrere dal 15 maggio 1942, del I btg. speciale arditi,[2] articolato su tre compagnie: 101ª arditi paracadutisti, 102ª arditi nuotatori (poi «da sbarco»), 103ª arditi camionettisti. L'organico era di 45 ufficiali, 78 sottufficiali e 205 uomini di truppa. Il termine «arditi», che si richiamava alla specialità «d'assalto» nata nel 1917, era in realtà una denominazione di copertura adottata per mascherare le reali finalità del reparto ma voleva anche riallacciarsi ad una tradizione storica e sottolineare la caratteristica di base: l'ardimento. La diversa titolazione delle tre compagnie era in funzione delle differenti modalità di infiltrazione degli uomini in territorio nemico, e cioè a mezzo aviolancio, via mare (a nuoto o con battello) e via terra mediante automezzo. Primo comandante del battaglione era il ten. col. Bersani, cui succederà poi il ten. col. Boschetti. Mentre il I btg. procedeva nell'addestramento, che completerà a fine anno, già in agosto si dava inizio all'allestimento del II btg. (111ª compagnia paracadutisti, 112ª da sbarco, 113ª e poi 120ª camionettisti), affidato al comando di un bersagliere superdecorato, il magg. Marcianò, ben presto affettuosamente ribattezzato dai suoi uomini «Marciasí» per via della grinta di cui era dotato. Il 15 settembre i due battaglioni erano inquadrati in un reparto cui veniva dato il nome di 10° reggimento arditi.[3] Nel gennaio 1943 anche il II battaglione terminava l'addestramento, mentre lo iniziava il III (121ª, 122ª e 123ª compagnia), costituito il 1° marzo al comando del maggiore Riccitelli cui subentrerà il maggiore Abeltino, già comandante della 121ª compagnia. Contemporaneamente, era in gestazione l'allestimento di un IV battaglione su compagnie ricostituite o di nuova composizione, che verrà ufficialmente costituito in data 1° luglio, anche se era in realtà formato già da qualche mese.

Il comando del 10° arditi veniva assegnato al colonnello Renzo Gazzaniga, già capo dell'Ufficio Operazioni I dello Stato Maggiore, il cui medagliere delineava di per sé il profilo dell'uomo e del combattente: Ordine Militare di Savoia, una medaglia d'argento, due di bronzo, promozione a capitano per «meriti di guerra» ed a maggiore per «meriti eccezionali». Il reggimento, tanto per l'addestramento che per l'impiego, era posto alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore Esercito. Per la sede, la scelta era caduta su Santa Severa (sulla costa lungo la via Aurelia, circa 50 km da Roma) che offriva, per il fatto di essere sul mare e per il retroterra costituito dalle boscose colline della Tolfa, le migliori condizioni ambientali per l'addestramento.[4] Era inoltre vicina a Tarquinia ed a Civitavecchia, sedi rispettivamente della Scuola Paracadutisti e della Scuola Genio Guastatori presso le quali doveva essere svolta una parte importante della preparazione. L'uniforme era quella dei «reparti speciali»: panno grigioverde con pantaloni «a sbuffo», giubba senza bavero e risvolti con «fiamme» azzurre a due punte – quelle nere degli arditi della prima guerra mondiale erano state ereditate dalla Milizia, e l'azzurro era il colore delle decorazioni al valor militare – distintivo da ardito al braccio sinistro,[5] pugnale alla cintura, basco grigioverde con fregio costituito da una granata esplodente con pugnali incrociati, come quello dei reparti d'assalto della prima guerra mondiale, ed il numero romano X.[6] In azione era prevista l'adozione di una combinazione mimetica cui si aggiungeva, per i paracadutisti, l'apposito elmetto con sòggolo e paranaso, le ginocchiere e gli stivaletti da lancio.

L'arruolamento del personale, tutto su base volontaria, era riservato a coloro che avessero già avuto esperienza di combattimento e fossero decorati almeno con la croce di guerra. Gli aspiranti sabotatori avevano cominciato ad affluire in buon numero dai vari fronti ad eccezione di quello russo che era stato deliberatamente escluso, anche se non conoscevano né la destinazione né i compiti ai quali sarebbero sta-

[2] Circolare dello Stato Maggiore Regio Esercito n. 0032340/3 del 26 aprile 1942. La denominazione riecheggiava quella della specialità «reparti d'assalto» creata nel 1917, durante la prima guerra mondiale, piú conosciuta con il termine di «arditi» o «fiamme nere». Si trattava di truppe speciali particolarmente selezionate, addestrate ed equipaggiate per condurre azioni rapide ed altamente aggressive su obiettivi limitati, sfruttando impeto, forza d'urto e fattore sorpresa. Nati come piccole unità, a livello di compagnia o di battaglione, nel 1918 subirono una trasformazione ordinativa che portò alla costituzione, accanto ai plotoni arditi reggimentali, di due divisioni d'assalto inquadrate in un omonimo corpo d'armata, con parziale snaturamento del ruolo e della funzione d'origine.

[3] Dall'Archivio dell'Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, prot. 0045130/3 del 2 settembre 1942, Stato Maggiore Regio Esercito - Ufficio Ordinamento. Il reggimento era stato costituito con foglio n. 0040900 del 20 luglio 1942. La documentazione relativa al 10° reggimento arditi è piuttosto scarsa. Nel settembre 1943 il deposito reggimentale era presso quello dell'82° fanteria a Bracciano, e tutto il carteggio ed i materiali andarono distrutti o dispersi. Quanto è stato possibile fino ad oggi ricostruire è il frutto di relazioni e resoconti (fatti nel dopoguerra da alcuni protagonisti delle vicende del reparto) e dagli scarsi elementi di cronaca tratti dalle fonti ufficiali. Di entrambi si è avvalso Umberto Postiglioni nel pregevole ed accurato lavoro *Il 10° reggimento arditi*, pubblicato in *Studi storico-militari 1986* (Roma, USSME, 1987, pp. 855-921), ricco di dettagli e particolari. Un resoconto delle vicende del 10° arditi è comparso nell'articolo *Le missioni impossibili*, pubblicato sul n. 332, 1985, di «Storia Illustrata» (pp. 94-100) e redatto dall'autore di questo libro con lo pseudonimo di Adriano Dalmas.

[4] Il comando del I battaglione, e poi del 10° reggimento, ebbero sede nel castello di Santa Severa, con il reparto servizi sistemato in baracche ad esso attigue. Le varie compagnie, anche quelle dei battaglioni costituiti successivamente, erano alloggiate nei locali della colonia marina ed in alcuni baraccamenti nei pressi della stazione ferroviaria.

[5] Il distintivo da «ardito» era quello già adottato dai reparti d'assalto della prima guerra mondiale: gladio romano col motto sabaudo *fert* inghirlandato con un lauro di alloro a destra ed uno di quercia a sinistra.

[6] Del Giudice, E. e V., *Atlante delle uniformi militari italiane dal 1934 ad oggi*, Parma, Albertelli, 1984.

ti avviati. La formula del reclutamento si limitava, infatti, alla sola indicazione «per rischiose missioni di guerra». Le durissime prove di collaudo fisico e psichico costringevano una percentuale molto alta di volontari alla rinuncia spontanea od obbligata, con immediato rientro ai reparti di provenienza. La selezione piú severa, ovviamente, si compiva per quelli destinati alla specialità paracadutisti, che venivano sottoposti ad un esame ancora piú particolareggiato. D'altra parte l'obiettivo era quello di pervenire, per coloro che avrebbero dovuto costituire gli organici del reparto, allo sviluppo ampio ed armonico di tutte le qualità fisiche, psichiche e morali, ed al possesso di un assoluto sprezzo del pericolo, unito ad un elevatissimo spirito di sacrificio ed alla spiccata tendenza verso manifestazioni di un arditismo non velleitario o narcisistico, ma freddamente e calcolatamente finalizzato. Si trattava, in ultima analisi, di ricreare i fondamenti spirituali dell'arditismo della grande guerra e di adattarli alle esigenze di una guerra piú moderna e «scientifica».

Il presupposto operativo di base mirava alla costituzione di pattuglie composte da due ufficiali (un comandante ed un vice-comandante) e da un numero di sottufficiali ed arditi, in genere intorno ai 10-20 elementi, variabile in funzione della specialità, - paracadutisti, nuotatori, camionettisti - che avrebbero dovuto compiere azioni di sabotaggio con esplosivi in zone raggiungibili con varî mezzi.[7]

Il primo, importante obiettivo, era quello di cementare in un unitario spirito di corpo uomini eterogenei, già plasmati e condizionati dalle rispettive esperienze di guerra vissute in ambienti e reparti di diversa caratterizzazione. Occorreva amalgamarli, e soprattutto infondere il senso di una dura disciplina in elementi eccezionalmente esuberanti. Gli altri traguardi cui pervenire erano:

— massima specializzazione nell'uso di particolari mezzi tecnici;

— estrema rapidità di movimento ed accurata precisione nello svolgimento delle azioni di sabotaggio;

— assoluta confidenza con le varie armi, in qualunque posizione ed in qualsiasi ambiente, alla luce piena o nell'oscurità piú assoluta;

— perfetta capacità di orientamento in qualsiasi condizione. Una cura particolare era dedicata, da parte di ufficiali specializzati dell'Istituto Geografico Militare, all'utilizzazione ottimale di carte topografiche e bussole, per consentire a tutti i componenti delle pattuglie di raggiungere l'obiettivo di notte, in terreno sconosciuto, con un prestabilito «angolo di rotta» da seguire sulla bussola;

[7] In relazione all'importanza dell'obiettivo, il comando della pattuglia avrebbe potuto essere affidato anche ad un ufficiale di grado elevato, non esclusi gli stessi comandanti di battaglione o di reggimento (testimonianza Corsini.) Fra gli arditi, c'erano uno o due sottufficiali, uno o piú graduati ed un radiotelegrafista. Fin dove fu possibile, uno degli uomini era anche in grado di capire e parlare la lingua locale.

— precisa capacità di sfruttamento del terreno nella fase di avvicinamento per raggiungere, senza essere individuati, la zona dell'obiettivo;

— piena familiarità con gli esplosivi, atta al loro impiego rapido e corretto;

— attitudine alla sopravvivenza in condizioni ambientali e climatiche decisamente ostili.

Il particolare tipo di addestramento era pertanto improntato al massimo realismo, con elevato tasso di rischio: lancio di bombe a mano a gruppi contrapposti con avvicinamento progressivo (due uomini, posti di fronte a 35-40 metri, lanciavano contemporaneamente l'uno verso l'altro due bombe, gettandosi subito dopo a terra con la testa il piú vicino possibile al punto stimato di caduta dell'ordigno in modo da attenuare al massimo, sfruttando le direttrici angolari dello scoppio e la protezione offerta dall'elmetto, l'effetto delle schegge), salti da varie altezze su terreno sconosciuto, con la luce ed al buio, esercitazioni con il pugnale su manichini e poi su persone reali, svariati chilometri effettuati di corsa anche con maschera antigas indossata. Un aspetto del tutto specifico aveva il corso «guastatori», al quale tutti gli arditi del 10° reggimento dovevano sottoporsi per acquisire la necessaria preparazione all'uso dell'esplosivo ed alle tecniche delle demolizioni di opere (ponti, caseggiati, ecc.). Tra i reduci del reparto è tuttora molto vivo il ricordo degli scoppi a distanza ravvicinatissima: gli allievi tenevano il viso «incassato» nel terreno ed il corpo sollevato facendo leva sui gomiti e sulle ginocchia — 4 punti di appoggio — per attutire gli effetti dell'onda di esplosione. È superfluo dire che con questo tipo di addestramento lussazioni, ferite, fratture erano cose del tutto normali. In particolare, l'addestramento agli esplosivi era caratterizzato da un realismo oltre ogni ragionevole limite, e piú di una volta c'era scappato anche il morto. D'altra parte era lo scotto da pagare per un certo tipo di preparazione se si voleva, come si voleva, che questa fosse «speciale».[8]

Gli arditi paracadutisti, effettuate le prove di brevetto presso la

[8] Le particolari caratteristiche dell'addestramento e dell'impiego dei reparti arditi ed i rischi insiti nelle azioni di sabotaggio avevano indotto lo Stato Maggiore a considerare per essi uno speciale trattamento economico. Oltre ai normali assegni, infatti, era previsto: uno speciale assegno giornaliero; soprassoldo di operazioni intero; premi speciali (da 2.000 fino a 10.000 lire) da concedersi al termine di ciascuna azione. In caso di cattura, il premio veniva assegnato ai congiunti in linea di successione od a persone designate dagli interessati. In caso di morte, era previsto un indennizzo ai familiari nella seguente misura:

— ufficiali: ammogliato con famiglia a carico: 100.000; celibe: 70.000;

— sottufficiali: ammogliato con famiglia a carico: 50.000; celibe: 30.000;

— soldati: ammogliato con famiglia a carico: 40.000; celibe: 25.000.

(USSME, *Diario storico 10° reggimento arditi*, circolare della Direzione di Amministrazione dello Stato Maggiore R.E., prot. 1293/B6 del 24 settembre 1942.)

Scuola di Tarquinia, le completavano con tre lanci notturni due dei quali individuali ed uno di pattuglia, a quote differenti (da 200 a 130 metri, veramente basse) ed in diverse condizioni di luminosità: luna piena, scarso chiarore lunare, notte fonda. Gli arditi nuotatori (che dovevano essere trasportati da sommergibili, mezzi di superficie e battelli di gomma) svolgevano a Livorno ed a Pola le fasi di ambientamento ai vettori, le esercitazioni di uscita in mare e presa di terra a mezzo canotti, – ogni pattuglia ne aveva due con motore fuoribordo bicilindrico silenziato, della portata di cinque uomini ciascuno – l'addestramento alla voga, al nuoto (anche con l'aiuto di speciali materassini) ed alle immersioni prolungate. In particolare, gli operatori della 122ª compagnia da sbarco erano stati addestrati all'uscita in mare attraverso i tubi di lancio del sommergibile trasportatore, procedimento durante il quale l'uomo, che indossava una muta di gomma sopra la tuta da lavoro, attraverso una bolla d'aria portava con sé i contenitori con dentro il canotto gonfiabile, le armi ed il resto del materiale. La preparazione cosí svolta veniva affinata con azioni di sabotaggio simulate contro le infrastrutture portuali di La Maddalena e Pola, le batterie costiere di Rodi e gli aeroporti della Sardegna. Per gli arditi camionettisti erano state progettate e costruite apposite camionette sahariane SPA 43 a grande autonomia (15-17 ore fuori strada con velocità oraria massima non oltre i 35-37 km) e due posti guida contrapposti, derivanti dal telaio dell'autoblindo AB/40 ed AB/41, con motore di 5.000 cc., munite di carrozzeria, gomme ed organi meccanici adatti all'impiego su terreni desertici ed armate con una mitragliera Breda da 20/65 con funzione anticarro ed antiaerea ed una mitragliatrice Breda da 8 mm. Il personale veniva addestrato alla condotta del mezzo su strada, su terreno sabbioso o scosceso ed al contemporaneo funzionamento delle armi di bordo.

Tutti i componenti delle pattuglie erano armati di moschetto automatico Beretta con caricatore da 40 colpi o di moschetto mod. 38, pistole Beretta cal. 9, pugnale e bombe a mano, zainetto da minatore (con la dotazione di utensili, capsule per accensione, miccia lenta e rapida), e muniti di speciali razioni viveri ad alto valore nutritivo contenute in involucri di alluminio a chiusura stagna. La dotazione di reparto comprendeva anche un certo numero di fucili mitragliatori, mortai da 45 mm e lanciafiamme.[9] Per ogni pattuglia erano previste due o tre bussole ed altrettanti cronometri, tutto materiale impermeabilizzato e fosforescente, e due binocoli prismatici.

Il capo pattuglia disponeva inoltre di compresse di simpamina e di dosi di morfina con relative siringhe. I sabotatori erano dotati anche di carte topografiche del luogo stampate su fazzoletti e di una certa

[9] USSME, ds. 10° reggimento arditi, allegato *Dotazioni provvisorie di mobilitazione del battaglione arditi* alla circolare n. 0032340/3 del 26 aprile 1942, da Stato Maggiore R.E., Ufficio Ordinamento ad enti vari.

somma in valuta locale. L'esplosivo era il T4 plastico, particolarmente adattabile alle parti metalliche, con buon assortimento di accenditori di vario tipo (automatici, «a strappo», chimici) e possibilità di tempi di ritardo che andavano da pochi minuti ad un'intera giornata. Un trasmettitore radio di grande potenza, mediante segnale convenzionale su appuntamento, doveva indicare che l'azione era stata compiuta.[10] Le trasmissioni dovevano essere limitate, naturalmente, allo stretto indispensabile.[11] Speciali studi ed esperimenti erano stati condotti per stabilire un segnale fra pattuglia e sommergibile al momento del reimbarco; oltre all'avviso luminoso a mezzo lampada, era stato prescelto un segnale che la pattuglia doveva trasmettere a mezzo disco di rame immerso nell'acqua e percosso tre volte, captabile dal sommergibile.

Naturalmente, per l'ardito paracadutista in pieno assetto di combattimento, il peso complessivo veniva cosí a superare, in molti casi, il limite di collaudo in relazione alla superficie portante. Era stato allora studiato e concretato, per lo zainetto speciale contenente l'esplosivo che pesava circa 12 kg, un piccolo paracadute supplementare, di colore antracite come quello principale. Lo zainetto veniva fissato al petto del paracadutista il quale, una volta lanciato dall'aereo ed ottenuta l'apertura del paracadute personale, si liberava dello zainetto facendo contemporaneamente funzionare il piccolo paracadute supplementare la cui velocità di discesa era calibrata in modo che fosse eguale a quella del paracadutista. Per impedire che eventuali colpi di vento potessero far allontanare lo zainetto, con conseguente pericolo di smarrimento a terra, esso veniva mantenuto «al guinzaglio» a mezzo di un'apposita cordicella lunga una decina di metri e fissata alla cintura dell'uomo.[12]

Pochi giorni prima della missione, la pattuglia che doveva operare era segregata nell'isolamento piú assoluto. Solo allora agli uomini venivano illustrate tutte le caratteristiche dell'azione che era cosí studiata ed analizzata accuratamente e, con l'aiuto del comandante, sviscerata in ogni piú piccolo dettaglio. Per ogni obiettivo, la cui scelta era de-

[10] Nel 1940 era sorta la necessità di dotare i paracadutisti di speciali apparecchi radio che non esistevano, all'epoca, né in Italia né altrove. Furono perciò studiati e realizzati alcuni modelli che potevano funzionare anche dopo il piú fortunoso dei lanci e, cosa sorprendente per i tempi, con una portata di un migliaio di chilometri. 15 ufficiali radiotelegrafisti del Genio fecero il corso paracadutisti a Tarquinia e formarono una prima squadra, cui seguirono molte altre, impiegate con successo in operazioni nel Mediterraneo, in Africa ed in altre sedi. Questi apparati, denominati TXO, furono adottati senza la benché minima modifica dagli americani con la sigla SSTRI (*Special Seet Trans-Receiver n. 1*). (PARISET, D., *Storia del paracadutismo*, Roma-Milano, Vito Bianco editore, 1962, p. 223.)

[11] In pratica, solo due pattuglie trasmisero detto segnale, sia per la difficoltà di stabilire il collegamento, sia per cause di ordine tecnico. (BOSCHETTI, G., *Sabotatori*, in «Rivista Militare», n. 7, luglio 1948, p. 814.)

[12] È il sistema tuttora in uso presso le aviotruppe, ad esclusione del paracadute supplementare. Lo «zainetto tattico», che dopo l'atterraggio viene spalleggiato, è agganciato sotto il paracadute d'emergenza, in posizione ventrale, e ad una distanza di 20-25 metri dal suolo viene lasciato filare a mezzo di una fune a frizione che ne garantisce il collegamento con il paracadutista. Lo stesso sistema è adottato per un contenitore piú grande, da 40 kg.

mandata all'Ufficio Operazioni II dello Stato Maggiore Esercito, occorreva essere in possesso degli elementi informativi piú aggiornati, mediante ripetute ricognizioni aeree. Ciò in teoria, perché, in effetti, la precaria efficienza dell'Aeronautica non consentiva che le stesse avessero luogo, almeno non nella forma e nella misura necessarie, e la Luftwaffe aveva fatto chiaramente comprendere che non intendeva rischiare uomini e mezzi. Lo studio era di conseguenza quasi sempre condotto su una sommaria ed incompleta documentazione fotografica pre-bellica in possesso del SIM (Servizio Informazioni Militari), che costringeva poi le pattuglie, per assumere direttamente sul posto le necessarie informazioni, a tempi di permanenza nelle vicinanze del bersaglio piú prolungati e quindi piú pericolosi, perché aumentavano le possibilità di essere scoperti. Si trattava, in genere, di fotografie di ponti e stazioni della linea ferroviaria costiera Marocco-Algeria-Tunisia, dalle quali non sempre era possibile rilevare la struttura degli obiettivi e, da questa, dedurre i quantitativi di esplosivo da impiegare ed i punti di applicazione piú efficaci. Ma tutto ciò che interessava la prima fase dell'azione: caratteristiche del terreno di accesso, corpi di guardia e loro distanza dal ponte, numero delle sentinelle fisse e mobili, modalità di svolgimento del servizio di guardia, dislocazione delle garitte, difese accessorie, ecc., era completamente sconosciuto. E d'altra parte i ponti ferroviari, la cui distruzione avrebbe significato l'interruzione del traffico per una quindicina di giorni ed ostacolato anche gravemente l'organizzazione di un trasbordo, si presupponeva che fossero necessariamente difesi, e che tra essi lo fossero ancora di piú quelli in pietra, la cui distruzione avrebbe significato l'interruzione completa.

Ne derivava per le pattuglie la necessità di prolungare la fase precedente l'azione, quella dell'avvicinamento, con sosta nelle vicinanze dell'obiettivo per aver modo di «acquisirlo», di orientarsi cioè su di esso e sui suoi sistemi di difesa e quindi decidere sulle modalità di azione. Sull'elemento sorpresa, già di per sé aleatorio in quanto ben difficilmente l'aereo sarebbe potuto sfuggire all'individuazione durante il sorvolo della zona, – ci si riferisce ovviamente, in questo caso, alle sole pattuglie paracadutate – e sulla rapidità di esecuzione, che erano tra i fattori piú importanti per la buona riuscita dell'azione, si poteva perciò ben difficilmente contare. La necessità dell'azione di sorpresa, data l'esiguità del reparto destinato a compiere l'operazione, imponeva il lancio della pattuglia nelle ore notturne, ma poiché necessitava pur sempre un certo grado di visibilità per la scelta, da parte del pilota e del direttore di lancio, del punto esatto, e per i sabotatori al fine di diminuire gli imprevisti al momento dell'atterraggio, l'azione poteva avere luogo soltanto in fase di luna piena. Ne conseguiva una serie di limitazioni nel numero di notti disponibili durante il mese, numero che era influenzato anche dalle condizioni meteorologiche sul

campo di partenza ed in zona di lancio, che potevano da sole sconsigliare od impedire tanto il volo quanto il lancio.

Per una buona riuscita dell'azione, si trattava di mettere subito fuori causa le sentinelle e di neutralizzare il nucleo destinato alla difesa; contemporaneamente, doveva iniziare l'applicazione dell'esplosivo. Nella fase di isolamento che precedeva la partenza, il capo pattuglia ripartiva i compiti fra i suoi uomini, riservandosi di apportare sul posto quelle varianti che la ricognizione a vista avrebbe potuto consigliare o rendere indispensabili. Veniva pertanto designato il nucleo eliminazione sentinelle, quello di attacco al corpo di guardia e quello che avrebbe effettuato l'applicazione delle cariche. Era altresí determinato, sulla carta, l'angolo di rotta da seguire dal presunto punto di atterraggio sino all'obiettivo, e si stabiliva l'ordine di marcia: «gli occhi», cioè i due uomini che avrebbero fatto da avanguardia esplorante, la formazione (in ordine sparso, in linea di fila, a cuneo, ecc.), la retroguardia. A questo punto la pattuglia era pronta all'imbarco, ed a bordo dell'aereo, fino a lancio avvenuto, passava a disposizione del direttore di lancio che, in base alle indicazioni del comandante della pattuglia, stabiliva l'ordine di fuoriuscita e le relative modalità. Abbiamo descritto la fase preparatoria di una missione di infiltrazione a mezzo paracadute, ma quanto detto, a parte gli aspetti strettamente aviolancistici, valeva esattamente anche per un'infiltrazione anfibia.

Tornando ai paracadutisti, le cui missioni presentavano indubbiamente alcuni problemi in piú, una volta giunti a terra gli uomini dovevano liberarsi del paracadute, recuperare lo zainetto con gli esplosivi, sotterrare i due paracadute e riordinarsi in pattuglia. Nel caso di incidenti all'impatto col terreno, era stabilito che l'infortunato, se impossibilitato a proseguire, sarebbe stato soccorso per quanto possibile e lasciato sul posto; ed era logico, perché l'esito della missione era troppo importante per essere subordinato alla sorte dei singoli (ed il discorso valeva anche per le altre due specialità – anfibi e camionettisti – in caso di malori, ferite od impedimenti di vario genere occorsi in fase di raggiungimento dell'obiettivo).

Nella maggior parte dei casi, va detto che la favorevole circostanza di un lancio nella esatta zona prestabilita non si sarebbe verificata quasi mai, specie quando le zone erano prive di punti caratteristici del terreno facilmente individuabili anche di notte, sia pure con luce lunare. A ciò aggiungasi lo scarso addestramento a questo tipo di operazioni da parte del personale navigante dell'Aeronautica, col quale non c'era stato né il tempo né la lungimirante opportunità di condurre una preparazione congiunta. Una volta stabilito che non ci si trovava nella località giusta, le pattuglie dovevano attendere nei pressi la luce del giorno, orientarsi, calcolare nuovamente l'angolo di rotta e poi attendere ancora il buio per iniziare la marcia. Le zone di lancio, in sede di pianificazione, erano prescelte con il criterio che nel corso della stessa notte potesse essere raggiunto l'obiettivo. È chiaro che la dila-

zione di 24 ore, quando erano sufficienti, comprometteva tutto il fattore sicurezza dal momento che esponeva il gruppo al rischio di essere rilevato dal nemico o da qualche abitante della zona, il che era praticamente lo stesso.

Alla partenza, ogni uomo era scrupolosamente esaminato affinché non portasse con sé, neppure involontariamente, qualche oggetto o pezzo di carta che potesse fungere da indizio rivelatore per il nemico.[13] Ma questi, come al solito, sapeva già molto. Fin dall'autunno 1942, Radio Cairo aveva cominciato a prendere di mira gli uomini di Santa Severa con annunci ironici: «... appena calerete in Egitto, se avrete il coraggio di farlo, ci saremo noi commandos a darvi il benvenuto... appena catturati vi faremo fuori»; «... venite! Vi aspettiamo! Giocheremo una bella partita di calcio!».

Verso la fine del 1942, l'addestramento poteva considerarsi praticamente ultimato per il I battaglione e pressoché prossimo alla fine anche per il II. Fra gennaio e febbraio 1943, la forza del 10° arditi oscillava fra 80-90 ufficiali, 150-170 sottufficiali, 550-700 uomini di truppa e, limitatamente ai due battaglioni menzionati, il reggimento era pronto all'impiego.[14] A metà gennaio il I battaglione vedeva suddivise le proprie pattuglie in varie sedi, corrispondenti a diversi punti di partenza per le operazioni: la 101ª e 102ª in Sardegna,[15] altre a Rodi (per l'attacco agli aeroporti di Cipro), mentre la 103ª compagnia camionettisti raggiungeva l'aeroporto di Castelvetrano, in Sicilia, per trasferirsi in Tunisia. Dopo qualche mese, il distaccamento di Rodi veniva ritirato, dal momento che la situazione marittima ed aerea in quello scacchiere non permetteva l'invio di pattuglie né sulla costa dell'Asia Minore né in Egitto o Tripolitania.[16] La 103ª sbarcava in mar-

[13] Il reggimento disponeva di un Nucleo Carabinieri, al comando del cap. Giorgio Geniola, per i compiti di polizia militare e controspionaggio.

[14] Dati ricavati dagli specchi sulla «forza presente» allegati al diario storico del 10° reggimento arditi (USSME).

[15] La 101ª compagnia paracadutisti, al comando del capitano Mario Baliva, era composta dalle seguenti pattuglie: 1ª *Fulmine*, com.te ten. Clemente Baccherini; 2ª *Fede*, ten. Nino De Totto; 3ª *Lampo*, ten. Italo Fabbri; 4ª *Elettrica*, ten. Pietro Graff; 6ª *Osare*, s. ten. Leo Zoli; 8ª *Pantano*, cap. Emanuele Bosco; 9ª *Inafferrabile*, s. ten. Arduino Varutti. La 102ª compagnia da sbarco, agli ordini del capitano Giuseppe Occhetti, era articolata sulle seguenti pattuglie: 1ª *Medusa*, com.te ten. Mario Betti; 2ª *Squalo*, ten. Claudio Aleotti; 4ª *Delfino*, ten. Pio Cati; 5ª *Son già là*, ten. Dario Bertolini; 7ª *Vado e torno*, s. ten. Omero Ferruzzi; 8ª *Granchio*, ten. Egone Suppi; 9ª *Piovra*, cap. Pietro Tiezzi.

Le pattuglie 5ª *La matta: o la va o la spacca* (s. ten. Salvatore Pizzianico) e la 7ª *Fantasma, ovunque, comunque* (ten. Luigi Di Tommaso) della 101ª compagnia e le pattuglie 3ª *Alfa Tau* (s. ten. Alessandro Campetti) e 6ª *L'anguilla, osare l'inosabile* (ten. Pasquale Fero) della 102ª, facevano parte del distaccamento «E» (Egeo) dislocato a Rodi.

Le tre compagnie del III battaglione erano al comando, rispettivamente: la 121ª paracadutisti del capitano Antonio Abeltino (che, promosso maggiore, diventerà poi il comandante del battaglione), la 122ª da sbarco del capitano Sergio Scordia, la 123ª terrestre del capitano Gaetano Capozza. (Postiglioni, G., *op. cit.*, pp. 872-873.)

[16] Le sorti della guerra, in Nord Africa come sugli altri fronti, erano ormai decisamente orientate a favore degli anglo-americani. Tripoli era abbandonata dalle truppe italo-tedesche nella notte fra il 22 ed il 23 gennaio 1943, e nei primi giorni di febbraio le residue unità dell'Asse si assestavano sulla linea del Mareth, al di là del confine libico-tunisino. Aveva

zo in Tunisia senza metà delle camionette, per mancanza di naviglio atto al trasporto. Continuavano, come si vede, le macroscopiche deficienze organizzative della nostra condotta bellica, non solo in termini di penuria di mezzi, ma anche sul piano concettuale, perché, a questo punto, non aveva veramente piú senso gettare nel calderone di un fronte di combattimento un nucleo esiguo di specialisti, la cui presenza sarebbe stata assolutamente ininfluente ai fini bellici generali, senza i propri strumenti di lavoro, dissipando cosí un patrimonio scelto di uomini e tante energie spese per il loro addestramento.[17] Si ripeteva, senza la minima ombra di resipiscenza, l'errore compiuto su piú larga scala con l'invio della divisione paracadutisti *Folgore* a combattere come fanteria d'arresto, e senza averne i mezzi, sul fronte egiziano, e del corpo d'armata alpino nelle pianure russe.

L'esordio

La prima azione di sabotaggio del 10° reggimento arditi fu compiuta il 16 gennaio 1943 da una pattuglia di paracadutisti della 101ª compagnia del I battaglione, decollata da Elmas (Cagliari) al comando del s. ten. Zoli.[18] L'obiettivo era il ponte ferroviario di Eddous, nella zona di Algeri. Effettuata con successo l'azione, la pattuglia sosteneva un breve scontro a fuoco con reparti francesi al termine del quale era catturata. Ufficiali e soldati erano inviati in campi di concentramento separati, ad eccezione dell'ardito Boni che rimaneva con i due ufficiali, ten. Zoli e s. ten. Ortali, nel campo di Saida. La notte del 22 dicembre, Ortali decide di evadere. Mentre sta oltrepassando i reticolati, una raffica sparata da un soldato algerino lo immobilizza su di essi. Vi agonizzerà per due ore, senza essere soccorso, mentre, a pochi metri di distanza, Boni è bloccato con le mani in alto. Ortali morirà dissanguato, e verrà sepolto nel piccolo cimitero di Saida dove i suoi resti, se non sono stati ritirati in questi ultimi dieci anni da qualche familiare, tuttora riposano nella tomba n. 238.

Il 2 febbraio 1943 due pattuglie da sbarco della 102ª compagnia,

inizio l'ultima nostra resistenza in territorio africano che, protrattasi per altri tre mesi, sarebbe cessata il 12 maggio 1943.

[17] Alla fine degli anni Cinquanta, in occasione di un raduno di paracadutisti, avemmo il piacere di incontrare Guido Boschetti, già comandante del I battaglione del 10° arditi ed all'epoca generale di corpo d'armata. «Reparti del genere» ci disse nel corso di una conversazione alla quale anche ci siamo riferiti nel redigere questo libro, «non si improvvisano. Arrivammo tardi, quando i giochi erano già fatti. Se i sabotatori fossero stati disponibili sin dall'inizio del conflitto, avrebbero avuto ben altre possibilità di impiego in tutto il bacino del Mediterraneo orientale... Non è possibile creare in breve tempo gruppi di sabotatori perfettamente idonei allo scopo...»

[18] Oltre al s. tenente Zoli, comandante, la pattuglia era composta dai seguenti militari: s. tenente Ortali, vice-comandante, serg. maggiore Bellavia, sergente Marioli, caporale Sampugnaro, caporale Ravasio, arditi Mangiapia, Sparaventi, Boni, Lanuto e Rocca. (Arena, N., *Aquile senza ali*, Milano, Mursia, 1970, p. 177, e Postiglioni, G., *op. cit.*, p. 887.)

al comando rispettivamente dei sottotenenti Betti e Bertolini, si imbarcavano a Cagliari, la prima sul sommergibile *Volframio* e la seconda sul *Malachite*, dirette verso la costa algerina. Obiettivo della pattuglia *Bertolini* era il ponte ferroviario sull'Uadi Boudovaou, quello della pattuglia *Betti* il ponte di El-Kjeur. Le condizioni del mare, però, impedivano al *Volframio* lo svolgimento di ogni operazione; seguiamone la descrizione attraverso il succinto resoconto del comandante di reggimento:

«Il sommergibile è arrivato nella zona del lancio alle ore 17 del giorno 5, in ritardo, cioè, rispetto a quanto previsto, a causa del mare e di precauzioni dovute prendere perché fatto segno a lancio di bombe di profondità.

«Alle ore 22 circa dello stesso giorno il sommergibile (che durante le ore di luce aveva esplorato la costa con il periscopio), è emerso e nonostante le sfavorevoli condizioni del mare viene deciso di tentare il lancio dei battelli.

«Il mare ha però impedito le operazioni per il gonfiamento dei battelli sulla coperta spazzata dalle onde; un battello, anzi, strappato dagli ormeggi, si è perduto in mare nonostante un tentativo di recupero.

«L'azione non è stata tentata la sera del giorno 6 per il mare e la distanza dalla costa: deciso il tentativo per le prime ore del giorno 7, al momento di emergere gli idrofoni hanno segnalato navi in superficie. Rimandata l'azione alla sera del 7; ma poi per la caccia di corvette e motosiluranti nemiche ed il lancio di bombe di profondità è stata ancora rimandata, ed il sommergibile si è allontanato dalla costa.

«Alla sera del giorno 8 (ultimo giorno utile) il s. ten. Betti, per quanto il sommergibile fosse distante dalla costa, ha chiesto di essere riportato verso costa e di essere lanciato; il comandante del sommergibile, tenuta però presente la sorveglianza avversaria, ha deciso il rientro alla base avvenuto alle ore 06.30 del 10 corrente.»[19]

La pattuglia *Bertolini* era invece sbarcata ed era arrivata nei pressi del ponte ma, per difficoltà legate alla natura del terreno e ad una certa imprecisione nel punto di sbarco, solo alle prime luci dell'alba: non piú in tempo, quindi, per effettuare l'azione con il favore dell'oscurità. Un tentativo di reimbarco sul sommergibile, del quale peraltro non fu trovata traccia, per agire poi la notte successiva, sembra sia stato effettuato senza esito. Gli operatori avevano riguadagnato terra nell'intento di occultarsi in qualche modo; ma in breve venivano scoperti e catturati. Anche di questa azione abbiamo un sintetico, ma efficace, resoconto attraverso la relazione del comandante del sommergibile:

5.2.1943 ore 16 - emersione - individuato esattamente punto sbarco - miglia 8,5 per 92° da faro Capo Matifou - fondale 67 mt. distanza costa miglia 2 - localizzata fattoria San Salvatore riva destra Uadi Boudovaou - preso fondo dopo presa visione zona e fatto controllare punto sbarco a mezzo miglio periscopio s. ten. Bertolini.

— ore 20.30 - emergo - mare forza 6 - impossibile sbarco - immergo e dirigo rotta Nord per zona sicurezza distanza 6-7 miglia costa.

— ore 23.30 - emersione per carica batterie e ricambio aria.

[19] USSME, ds. *10° regg.to arditi*, prot. 03/307 del 14 febbraio 1943, da com.do regg.to a Stato Maggiore R.E., f.to Gazzaniga. Un altro tentativo sarebbe stato compiuto nei primi giorni di aprile con la stessa pattuglia e con lo stesso sommergibile, anch'esso però non andato a compimento per le stesse ragioni del primo.

6.2.1943 ore 3.45 - lat. 36°57'37" N - long. 03°26'00" E - avvistato due sagome naviganti linea rilevamento-velocità stimata 20.25 rotta 270° - dirigo prima su direzione unità - individuato 2 cc.tt. - impossibilitato attacco per forte distanza unità nemiche.

— ore 6 - immersione per avvicinamento costa poso fondo 70 metri.

— ore 9 - quota periscopica - controllo punto sbarco conferma località - immersione e posa su fondo.

— ore 21 - emersione - mare leggermente increspato - favorevole sbarco faccio approntare battellini pneumatici - uomini pattuglia in coperta - carico materiali - operazioni rapide e perfette.

— ore 21.10 - allontanamento battellini verso costa - immersione e posa sul fondo. Disposizioni impartite con comandante pattuglia 10° Reggimento Arditi rotta andata 180° - rotta ritorno 0° - tempo medio previsto per azione ore 7 - appuntamenti previsti ore 3; 3.15; 4; 4.15; 5; 5.15; 6; 6.15 rilevamento sommergibile in superficie - segnale acustico convenuto: colpi di pugnale sul volantino di bronzo immerso in acqua e sospeso con cavetto. Segnale luminoso convenuto: segnale luminoso Morse lettera B con lampada tascabile azzurrata e luce verso direzione Nord. Parola d'ordine: *Modena*; controparola: *Marco*.

7.2.1943 ore 4.29 - sul fondale si rileva agli idrofoni boato prolungato per esplosione direzionale terra.

— ore 4.30 - secondo boato piú forte e prolungato.

— ore 4.35 - terzo boato intensità e durata eguale al primo.

— ore 5.16 - emersione per esplorazione a vista - esito negativo - immersione.

— ore 5.30-5.35 - si rilevano agli idrofoni serie intermittenti di colpi metallici identici a quelli concordati. Netta sensazione a bordo che siano gli arditi di ritorno.

— ore 5.38 - si rilevano colpi di fucile intermittenti ed altre armi da fuoco - emersione ed esplorazione a vista - nessun avvistamento immersione.

— ore 5.58 - mare calmo - cielo terso - visibilità ottima lampeggiamenti sulla spiaggia a carattere saltuario - nessuna traccia battellini.

— ore 6.30 - immersione per evitare avvistamento.

— ore 8 - ricerca sistematica del sommergibile da parte 3 unità - (identificati una turbina e due motori a scoppio) - ordine di fermare ogni motore a bordo si odono esplosioni di bombe di profondità.

— ore 14 - deficienza di aria ricca di ossigeno a bordo per prolungata immersione - residuo energia elettrica - Ampères 5/6000.

— ore 18.50 - emersione - mare calmo - visibilità buona - a distanza 10/12.000 metri si scorge direzione Capo Matifou - corvetta ferma.

— ore 19.30 - immersione.

— ore 20.30 - emersione - termici in funzione - direzione avanti per Nord.

— ore 23.30 - accostamento per rotta 75° - direzione punto C.

8.2.1943 - navigazione per rientro base.[20]

Il serrato, telegrafico resoconto del comandante del *Malachite* rende molto bene le difficoltà e la tensione che missioni del genere com-

[20] ARENA, N., *op. cit.*, pp. 179-181. La pattuglia *Bertolini* era composta dal serg. maggiore Massa, dai sergenti Saracino e Pieralli, dal cap. maggiore Dal Passo, dal caporale Landolfi e dagli arditi Cavalletto, D'Ercole, Pasini e Vincenzi. (POSTIGLIONI, G., *op. cit.*, p. 889.)

portavano. Nei brevi giorni di navigazione verso l'obiettivo si creava, tra i sabotatori e l'equipaggio del mezzo che li trasportava, un intenso legame di cameratismo, accomunati com'erano in attività audaci e rischiose come quelle in atto. I marinai vedevano allontanarsi i commilitoni per l'azione in territorio nemico e ne seguivano con l'animo, ora per ora, la sorte, cominciando poi un conto alla rovescia con ansia e trepidazione. Dalle note scarne ed essenziali del rapporto del comandante del sommergibile questa particolare atmosfera traspare, e possiamo ben immaginare quanto dovesse costare impartire l'ordine di rientrare, quanto si cercasse di dilazionarlo il piú possibile, fino ad arrivare, in alcuni casi, ad oltrepassare i parametri di sicurezza. Oltre un certo limite, comunque, non si poteva andare, per non compromettere la sorte del sommergibile e del suo equipaggio, e, se pur molto a malincuore, bisognava sganciarsi. A bordo, in questi frangenti, c'era un'atmosfera triste, silenziosa; il pensiero era là, con i ragazzi del 10°. Che cos'era successo? Avranno avuto perdite? Avranno portato a termine l'azione? Dove saranno ora?

Per gli arditi della pattuglia *Bertolini*, l'essere stati catturati fu un colpo di fortuna, perché altrimenti avrebbero seguito la sorte dei 35 membri dell'equipaggio che si inabissarono con il *Malachite* il 9 febbraio. Verso le 11 di quel giorno, infatti, mentre si trovava in emersione ormai in prossimità delle coste sarde, il sommergibile olandese *Dolfijn* indirizzava all'unità una salva di 4 siluri di cui, mentre 3 erano evitati, uno colpiva lo scafo al centro sulla sinistra. In 50 secondi il *Malachite* si inabissava con 35 membri dell'equipaggio; si salvarono solo 10 marinai, l'ufficiale in 2ª ed il comandante, che avrebbe poi redatto per il comando del 7° Gruppo sommergibili il rapporto di cui abbiamo riportato uno stralcio. [21]

Il ponte di Beni Mansur

Intanto, era stata programmata anche un'azione con infiltrazione a mezzo aviolancio. Il compito era di distruggere il ponte ferroviario in ferro a circa 5 km a Sud della stazione di Beni Mansur, in Algeria, lungo l'unica linea ferroviaria di rifornimento del fronte tunisino, da attuarsi a mezzo di lancio notturno. Il presupposto tattico era che si dovesse raggiungere il ponte con angolo di rotta per azione di sorpresa o, in caso che questa fosse venuta meno e fosse stato dato l'allarme, per attacco preordinato. Il rientro, ad azione effettuata, doveva avvenire entro le nostre linee in Tunisia con mezzi proprî; essendo, infatti, la zona a circa 800 km dalla linea di combattimento, era da escludere qualunque possibilità di recupero. La pattuglia era al comando del tenente Nino De Totto, un atletico ufficiale di Capodistria, [22] e costituita, oltre lui, da 10 uomini. [23] Oltre all'apparato radioricevente e trasmittente, la dotazione collettiva comprendeva i seguenti materiali: 10 moschetti automatici Breda, 11 rivoltelle Beretta cal. 9, 11 pugnali da arditi, 66 bombe a mano, 40 caricatori da moschetto e 44 da pistola, 10 zainetti contenenti circa 60 kg di T4 plastico in «salsicce»; 33 scatolette di viveri speciali per arditi, in tutto tre giornate di alimentazione assicurata per ogni uomo; 3 bussole tascabili, 12 carte topografiche, 2 binocoli prismatici, un orologio impermeabile di precisione, 2 fumate colorate per segnalazione, un pacco grande da medicazione, 30.000 franchi francesi, 45 dollari e 11 monetine d'oro. [24]

La sera dell'11 febbraio 1943 la pattuglia decollava da Decimomannu sull'S.82 pilotato dal tenente Prosdocimi. Il velivolo, giunto nella zona di Bougie, nonostante diversi tentativi a varie quote, non riusciva ad imboccare la valle del Souman; percorreva allora 50-60 km lungo la costa ad Ovest di Bougie per cercare condizioni piú favorevoli, ma nubi e piovaschi frustravano ogni tentativo, e l'aereo era costretto al rientro che avveniva verso le 2 del mattino. La notte successiva l'esito era piú fortunato. Decollato alle 20,40, e sempre affrontando difficoltà meteorologiche, Prosdocimi riusciva a penetrare nella vallata ed a portarsi sulla zona di lancio, che veniva effettuato verso le 23,45, da una quota di 300 metri, con buona visibilità e vento debole. [25]

Arrivati a terra, gli arditi si radunarono in circa mezz'ora. Era andato tutto bene, non c'era stato nessun incidente nell'impatto col terreno. Dopo circa un paio d'ore di lavoro per sotterrare i paracadute ed il rimanente materiale superfluo, la pattuglia si mise in marcia, adottando le prescritte misure di sicurezza. Si effettuarono due guadi, giunse l'alba, ma non si scorse nessun indizio della vicinanza del ponte. Ormai faceva chiaro e bisognava occultarsi. C'era una bella collinetta con alcuni cespugli, dove ci si poteva riposare e fare una bella dormita. Ma De Totto ed altri due arditi non poterono concedersi questo premio, dovevano cercare di orientarsi e determinare la posi-

[21] Cfr. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. II (navi militari perdute), Roma, USMM, 1975, pp. 64-65.

[22] Nel dopoguerra, diventerà deputato del MSI e sarà piú volte eletto consigliere del Comune di Roma.

[23] Oltre a De Totto, componevano la pattuglia: il serg. maggiore Mario Postai, vice comandante, sergente Michele Marcheselli, radiotelegrafista, sergente Gaspare Renda, interprete; sergente Agostino D'Apote, cap. maggiore Giovanni Zenari, cap. maggiore Michele Gulizia, caporale Bruno De Biasi, arditi Antonio Caruso, Arduino Amadei, Mario Baire. (ARENA, N., *Folgore, storia del paracadutismo militare italiano*, Roma, CEN, 1965, p. 320.)

[24] *Relazione sul fatto d'arme 12-16 febbraio 1943 della 2ª pattuglia paracadutisti della 101ª Compagnia del 10° Reggimento Arditi*, in «Ali Nuove», n. 24, 16-31 dicembre 1960, pp. 53-54.

[25] Sulla rotta di rientro, il velivolo era attaccato da un caccia al cui fuoco rispondeva; sottrattosi al contatto, rientrava a Decimomannu alle 2,40 del giorno 13. Il pilota, tenente Prosdocimi, si offriva per tentare, in altre eventuali azioni, il recupero delle pattuglie con l'aereo. (USSME, ds. *10° regg.to arditi*, prot. 03/307 del 14 febbraio 1943, da com.do regg.- to a Stato Maggiore R.E., f.to Gazzaniga, cit.)

Fig. 8. L'itinerario seguito dal tenente De Totto (10° reggimento arditi) per l'azione di sabotaggio. (Da «Ali nuove», n. 24, 1960.)

zione quanto piú presto possibile. Compirono giri di ricognizione nei dintorni, molto cauti, e finalmente, nel tardo pomeriggio, riuscirono a stabilire che l'obiettivo doveva trovarsi a non meno di 40 km in linea d'aria, giacché il punto di riferimento piú vicino era l'abitato di Akbou, situato pochi chilometri a Sud-Est. L'individuazione della zona di lancio era stata sbagliata, con un errore approssimato di circa 30 chilometri ad Est di quella stabilita. Avevano marciato inutilmente per tre ore. Pazienza, succede. In serata, ripresa della marcia in direzione opposta, procedevano spediti il piú possibile per riguadagnare una parte del tempo perduto nonostante un difficoltoso passaggio in roccia (che veniva effettuato sotto la guida del sergente maggiore Postai, proveniente dagli alpini). 20 chilometri di marcia, oltrepassando verso Ovest la zona di atterraggio. Comunque fino a quel momento tutto era andato bene senza incontri né incidenti. All'alba del giorno 14, alt ed occultamento per tutto il giorno in una casa diroccata ed abbandonata. Fuori, pioveva e faceva freddo. Ma, a questo punto, nessuna descrizione potrebbe valere quella dello stesso comandante della pattuglia, cosí come emerge dalla relazione da lui compilata al rientro dalla prigionia:

«La sera del 14, ripresa della marcia di avvicinamento, senza essere ancora riusciti ad ottenere il collegamento radio. Circa 30 chilometri di cammino, sino a giungere nelle immediate vicinanze del ponte, a circa 4 o 5 chilometri. Osservazione dell'intenso traffico dei treni militari lungo la linea ferroviaria e del forte movimento di truppe in transito nei pressi della stazione di Beni Mansur.

«La giornata del 15, dall'alba al tramonto, viene trascorsa in un declivo cespuglioso, a poco piú di un centinaio di metri dalla linea ferroviaria, ma ottimamente defilato alla vista. Nessun incontro pericoloso, nessun incidente. Però i viveri sono pressoché ultimati e si comincia a far sentire la fame e la conseguente stanchezza. Distribuzione di simpamina.

«Al tramonto del 15 avvicinamento. Verso le 21 si giunge su di un'altura dominante il ponte, a circa 300 metri di distanza. Osservazione, dalle 21 alle 23 circa. Si nota un forte movimento intorno al ponte: due sentinelle in continuo movimento lungo le rotaie per tutta la sua estensione (150 metri circa); altre pattuglie mobili lungo la linea verso Nord e verso Sud. Una notevole baracchetta al limite Nord del ponte racchiude gli uomini del corpo di guardia. Quanti? La lingua in cui vengono dette le poche frasi al cambio della guardia ed al rientro delle pattuglie è la francese. Verso le 23 ci si porta in una posizione piú arretrata e nascosta e si inizia la preparazione dell'esplosivo. Distribuisco i compiti per l'azione: io, con Postai e Renda, di controllo al corpo di guardia; Caruso, Amadei e Baire per la eliminazione delle sentinelle; gli altri, compreso Marcheselli (che non è riuscito a collegarsi con la radio nonostante i ripetuti tentativi), con l'esplosivo, in posizione leggermente arretrata.

«Alla mezzanotte inizio del movimento. L'attacco è fissato per le ore 1,30 del 16. Tra un'ora e mezza. Alle 0,30 si è tutti nella prossimità dei propri posti d'azione, al di qua ed al di là del fiume sul quale il ponte è sospeso. Silenzio completo, nessun accenno d'allarme all'intorno. La notte è limpida e serena, la luna ancora molto alta (tramonterà non prima delle cinque).

«Verso l'una, a mezz'ora dal momento stabilito per l'inizio dell'azione, una pattuglia mobile nemica uscita dal corpo di guardia, punta dopo pochi secondi di incertezza verso il posto in cui si trovano distesi i nostri uomini con l'esplosivo. Momenti di ansia. Noi tre siamo spostati di circa 50 metri dalla direzione del loro passaggio: non ve-

niamo individuati. Ma i due francesi, a pochi metri dai nostri uomini con l'esplosivo, si arrestano di colpo con la caratteristica mossa di chi ha visto qualche cosa nella penombra.

«Pochi attimi: tra i nostri ed i francesi si apre il fuoco. La sorpresa è mancata. Secondo gli ordini da me impartiti, ognuno si butta decisamente ad eseguire il proprio compito specifico. Da questo momento io posso dire con certezza unicamente ciò che è stata la mia azione personale ed in parte di Postai e di Renda.

«Noi tre ci siamo lanciati sulla baracca del corpo di guardia scaricando tutte le bombe a mano e gran parte dei colpi di moschetto, per dare tempo agli altri di effettuare il colpo sul ponte. Su questo si udí infuriare il fuoco di fucileria. Una pallottola mi ferí al braccio destro all'altezza della spalla. Niente di grave. La reazione nemica parve per qualche attimo cessare; ma dopo pochi secondi, mentre i nostri uomini erano sul ponte con l'esplosivo, dalle alture circostanti incominciò il fuoco di armi automatiche incrociate e di (probabilmente) piccoli mortai da fanteria o bombe a mano.

«Tre scoppi mi investirono in pieno, a pochi attimi di distanza, ferendo con qualche scheggia superficiale me e Postai che mi era vicinissimo. Il terzo mi colpiva il braccio destro a livello dell'avambraccio medio e mi scaraventava a terra privo di conoscenza. Riavutomi in pochi secondi, mi vidi vicino Postai che stava reagendo con gli ultimi colpi di moschetto al fuoco nemico. Mi accorsi che lo scoppio mi aveva interamente mutilato l'arto, aveva spezzato il moschetto che io stringevo in mano e mi aveva ferito alquanto profondamente alla coscia destra. Postai mi diede la prima assistenza, aiutandomi a raggiungere un cespuglio oltre la linea di cresta e fasciandomi con il suo fazzoletto il moncherino sanguinante.

«A tale punto giunse il fragore dello scoppio dell'esplosivo sul ponte: gli uomini addetti a tale compito avevano (a giudicare dallo sbandamento subito dal ponte stesso) fatto scoppiare gli zainetti, come logico e previsto in caso di troppo forte difesa, nei punti vitali della costruzione. Lo spostamento d'aria ci spostò e ci assordò.

«Dopo qualche minuto, rallentatosi il combattimento, ed in seguito ad un mio tentativo di sollevarmi e di proseguire risoltosi negativamente in soli pochi passi, io vinsi la riluttanza di Postai ad abbandonarmi cosí sul campo di battaglia e lo convinsi essere ciò per il bene di tutti. Diedi a lui tutto il mio denaro, la mia bussola, il mio binocolo, le mie carte topografiche e gli orologi, e gli ordinai di allontanarsi dalla zona tentando di puntare verso le nostre linee a tutti i costi. Cosí Postai mi lasciò con parole generose, forti, da vero soldato. Io ero già indebolito a causa della forte perdita di sangue; non vidi piú Renda che era rimasto nei pressi del corpo di guardia. Mi sembra invece di avere visto e salutato qualche attimo dopo l'ardito Amadei.

«Non so quanto tempo ancora trascorse. Io mi feci forza di non lamentarmi nonostante il crescente, sordo dolore della mutilazione, per non attirare l'attenzione del nemico e lasciarlo nella massima incertezza riguardo alla nazionalità ed entità delle nostre forze. Ad un tratto mi sentii assordare progressivamente e progressivamente attenuare la vista, sino a che perdetti i sensi. Da questo momento non ho piú alcuna effettiva nozione del tempo trascorso e degli avvenimenti. Sono rinvenuto nell'ospedale generale inglese di La Réunion nel primo pomeriggio del giorno 17, già operato ed ottimamente assistito dal capitano medico chirurgo e dal personale di servizio. Seppi indirettamente di essere stato catturato all'alba del 16 sul campo di battaglia e poi trasportato su di un'autoambulanza sino all'ospedale per oltre 200 miglia di strada. L'operazione riuscí felicemente, e nonostante il dolore forte ed incessante andai sin dai primi giorni molto migliorando.

«Durante la prima settimana di prigionia, subii tre interrogatori. Il primo mi fu fatto da parte di due capitani (uno inglese ed uno francese) e si concluse, dopo il mio assoluto diniego di dar loro informazioni di qualsiasi genere, in ripetute minacce di fucilazione quale spia e sabotatore irregolare. Il secondo mi fu fatto dagli stessi due ufficiali e fu ancora piú minaccioso; mi fu data comunicazione della fucilazione avvenuta di alcuni miei soldati e mi fu detto che avrei dovuto seguire la stessa sorte. Il terzo si

svolse in un'atmosfera di reciproco, alto rispetto. Gli ufficiali (questa volta tre) ebbero per me parole gentilissime, mi strinsero calorosamente la mano e mi portarono i saluti di due o tre miei arditi prigionieri, a quanto essi affermavano, nel campo di Setif. Da questo momento incominciò la mia convalescenza. Poi fui trasferito ad Algeri, a Casablanca ed in aprile in America, dove fui trattenuto sino al mio rimpatrio avvenuto il 7 agosto 1945.»[26]

C'è un particolare importante che De Totto avrebbe aggiunto poi a voce, nel corso delle rievocazioni fatte con amici: uno degli ufficiali inglesi, nel congedarsi, gli aveva detto: «Vi aspettavamo, Sir, vi aspettavamo... sapevamo, Sir, sapevamo».[27]

La 103ª compagnia camionettisti

A marzo, intanto, erano entrati in azione anche i camionettisti della 103ª compagnia. Come abbiamo già detto, solo una parte delle camionette sahariane di loro dotazione era stata trasferita in Tunisia con il reparto, e pertanto gli arditi, una volta impiantata la propria base nell'oasi di Gabès, venivano impiegati come «pattuglie di combattimento» nei vari settori del fronte ripartiti fra il XX ed il XXI corpo d'armata in supporto alle divisioni *Centauro*, *Giovani Fascisti*, *Trieste*, *Spezia* e *Pistoia*. La 103ª partecipava agli scontri sul fronte del Mareth, di Enfidaville, alle battaglie dell'Akarit e di Takrouna, distinguendosi sempre per grinta ed efficacia. Durante il combattimento di Saouaf, a q. 330, il 20 aprile, perdeva la vita il comandante di compagnia capitano Marino Brusa, ed in tutto il ciclo tunisino, chiusosi il 12 maggio 1943, sarebbero caduti altri 8 elementi mentre altri 18, tra cui 3 ufficiali, sarebbero rimasti feriti. Tutto ciò che è stato possibile apprendere sulla 103ª lo si deve al generale Pietro Corsini sulla base di una sintetica relazione compilata per l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito sulla scorta di ricordi personali. Corsini, all'epoca tenente e poi capitano, faceva parte della compagnia quale comandante della 1ª pattuglia; negli ultimi tempi divenne il comandante della stessa compagnia. Corsini, tra l'altro, ha scritto:

Riporto sinteticamente le principali azioni della 1ª pattuglia sul fronte del Mareth:

a) settore della divisione *Trieste*, caposaldo del battaglione comandato dal maggiore Politi (marzo 1943):

— una pattuglia inglese di circa 20 uomini si spinge verso l'osservatorio abbandonato di q. 46; usciamo dal caposaldo in formazione spiegata ed avanziamo sotto il fuoco di due mitragliatrici nemiche; a distanza ravvicinata, apriamo il fuoco delle armi automatiche individuali quasi contemporaneamente; lo scontro avviene nei pressi dell'osservatorio e si conclude con il lancio di bombe a mano; il nemico si ritira, lasciando sul terreno tre morti e due feriti; da parte nostra due feriti, dei quali uno grave;

[26] *Relazione sul fatto d'arme 12-16 febbraio 1943 della 2ª pattuglia paracadutisti della 101ª Compagnia del 10° Reggimento Arditi*, in «Ali Nuove», n. 24, 16-31 dicembre 1960, pp. 53-54.

[27] De Totto, N., *La vigna dalle cento uve*, Roma, Trevi, 1987, p. 87.

— il giorno seguente, una grossa pattuglia inglese si avvicina nuovamente al caposaldo, ma questa volta noi siamo già appostati e sbuchiamo improvvisamente sul suo fianco; la pattuglia, sorpresa, offre una fiacca resistenza e si ritira lasciando due uomini nelle nostre mani; piú tardi, nell'azione di rastrellamento, un ufficiale e due soldati inglesi sono fatti prigionieri;

— uno (o due) giorni dopo due *bren-carriers* inglesi si portano nei pressi di q. 46 e depositano due pattuglie che piazzano due mitragliatrici; siamo avvertiti dell'azione da parte di un nostro osservatorio di artiglieria (sottotenente Fiaccadori) e usciamo dal caposaldo protetti dal tiro di una squadra di mortai da '45 di un reparto granatieri; balzo finale, lancio di bombe a mano e raffiche di fucile automatico; gli inglesi ripiegano rapidamente e lasciano cinque prigionieri nelle nostre mani; sono uomini del battaglione scozzese *Black Watch*; nel caposaldo c'era in quell'occasione, per un'ispezione, il colonnello Pettinau, comandante del 66° reggimento fanteria, accompagnato dal suo aiutante maggiore in 1ª, maggiore Vittorio Emanuele Borsi di Parma; commento lusinghiero del colonnello, al termine dell'azione: «Sembrava di assistere ad una esercitazione tattica»;

b) siamo inviati nel settore tenuto dalla divisione GG.FF.; mentre giungiamo, è in corso un'azione per la riconquista del caposaldo «Biancospino», precedentemente perduto sotto la spinta dell'offensiva inglese; un battaglione di GG.FF. sta avanzando impavidamente sotto un violento fuoco di arresto dell'artiglieria inglese e noi ci uniamo automaticamente all'azione su un altro lato della collina; il caposaldo viene riconquistato; le postazioni sulla cima della collina sono ingombre di morti inglesi e italiani, dilaniati dal fuoco di artiglieria; rientriamo il giorno dopo, su ordine del comando del C.A., poiché è in corso lo sganciamento dalla linea del Mareth;

c) non dispongo di alcuna documentazione, in questo periodo, sulle azioni delle altre due pattuglie (2ª e 3ª); so tuttavia che hanno svolto una intensa attività diurna e notturna sul fronte del XXI C.A., subendo varie perdite; nel corso di un'azione notturna, il capitano Marino Brusa, comandante della compagnia, che ha partecipato all'azione con la 2ª pattuglia, cadde colpito alla fronte da una raffica di fucile automatico nel corso di un breve e violento scontro con un reparto inglese.

È giunta, nel frattempo, la mia promozione al grado di capitano e, pur continuando a mantenere il comando della mia pattuglia, assumo il comando della compagnia (vice comandante rimane il capitano di complemento Benati).

Avvenimenti in questo secondo periodo (aprile-maggio 1943):

a) Nel corso della battaglia dell'*Akarit* veniamo inviati urgentemente sul fronte della divisione *Spezia*, dove le fanterie hanno ceduto sotto la forte pressione nemica e ci viene ordinato (gen. Scattini) di provvedere alla difesa dello schieramento di artiglieria, rimasto scoperto. Distribuisco gli uomini per la difesa vicina dei pezzi, che oramai eseguono tiro diretto contro le forze inglesi corazzate e di fanteria che dilagano. Resistiamo fino al sopravvenire della notte, che consente lo sganciamento ed il ripiegamento delle artiglierie.

b) Sul fronte di *Enfidaville* la compagnia viene impiegata in azioni di pattuglia, specie notturna, su tutto il fronte del XX C.A. In particolare:

— nel settore della divisione GG.FF., varie azioni diurne e notturne di pattuglia, senza peraltro tangibili risultati; in un improvviso e rapido scontro a fuoco, con successivo sganciamento, cade un sottufficiale della mia pattuglia colpito da una raffica di arma automatica;

— nel settore della divisione *Trieste*, azioni notturne di pattuglia, nelle quali:

• nell'azione di individuazione di una posizione nemica, la 1ª pattuglia incappa in un campo minato speditivo di protezione; un sottufficiale è dilaniato da una mina e un ardito è ferito nel ripiegamento sotto il violento fuoco di armi automatiche del nemico;

• in un'azione di agguato nell'uadi sottostante alle posizioni tenute dal battaglione *Politi* (Takrouna), la 2ª pattuglia sorprende un pattuglione nemico, che lascia sul terreno sette uomini morti ed un ufficiale ferito.

c) Sono gli ultimi giorni della campagna e il nemico ha investito le posizioni della 1ª armata nello sforzo offensivo finale. La compagnia, al completo:

— viene inviata a Takrouna, in rinforzo al battaglione *Politi* che difende disperatamente le posizioni, per prolungarne la resistenza; giunge però quando ogni resistenza è praticamente cessata ed ogni possibilità di raggiungere la posizione, circondata dal nemico, è preclusa;

— riceve il compito di seguire lo sviluppo della manovra e inviare tempestive informazioni al comando del XX C.A. sui movimenti e sull'avanzata del nemico a tergo della 1ª Armata (località Bou Ficha).

La relazione si chiude con una valutazione che ci sembra mettere a fuoco e compendiare piú che efficacemente il tono morale e la determinazione della 103ª durante il suo ciclo operativo tunisino:

«Desidero sottolineare che dal primo all'ultimo giorno il reparto mantenne uno spirito, un entusiasmo ed un'aggressività che non vennero mai meno neanche nei momenti piú critici e difficili, né quando ormai si profilava l'ineluttabilità della resa. Non ho mai dovuto spronare od incitare i miei uomini all'azione, ma semmai m'è toccato di contenere ed indirizzare il loro slancio spontaneo e generoso. Devo anche sottolineare che il loro comportamento contribuí spesso a rianimare ed a sostenere il morale di taluni reparti, duramente provati, presso i quali operavano.»[28]

Non ci siamo accontentati di questa testimonianza scritta, ed approfittando di una conoscenza nata, appunto, in occasione di vari convegni e riunioni di storia militare della quale siamo entrambi cultori, abbiamo chiesto al generale Corsini di concederci delle vere e proprie «interviste». L'innata cortesia e disponibilità del personaggio, ed il piacere di poter rievocare le vicende di un reparto al quale è rimasta indissolubilmente legata una pagina tra le piú significative della sua pur lunga e variegata carriera, hanno fatto sí che, 45 anni dopo, uomini, situazioni ed avvenimenti riprendessero forma con quella nitidezza viva, corposa, che niente come un resoconto orale riesce a dare, specie allorché chi lo fornisce ha il dono di un calore umano e di una acutezza espressiva non comuni:

[28] La relazione, datata 20 aprile 1985, si trova presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, allegata al diario storico del 10° reggimento arditi. Il generale di corpo d'armata in congedo Pietro Corsini aveva lasciato il servizio attivo per limiti d'età dopo essere stato comandante generale dell'Arma dei Carabinieri, ed al momento della stesura di queste note svolgeva le funzioni di Segretario della Commissione Suprema di Difesa, con sede presso il Palazzo del Quirinale. Il generale Corsini è venuto a mancare all'inizio del 1991, mentre il presente volume era in corso di stampa. Brevi cenni sull'attività della 103ª compagnia, oltre che nelle citate opere di Arena (*Aquile senza ali*, p. 183) e di Pariset (pp. 238-239), sono reperibili anche in: Messe, G., *Come finí la guerra in Africa*, Milano, Rizzoli, 1946, pp. 95, 150, 188; Orlando, T., *Vittoria di un popolo*, Roma, Corso, 1946, pp. 45-63; *La 1ª Armata italiana in Tunisia*, Roma, USSME, 1950, pp. 85, 131, 261, 262.

«Generale Corsini, Lei lo ha vissuto veramente dal di dentro: com'era in realtà l'ambiente del 10° arditi, chi erano gli uomini che lo costituivano, quali le loro motivazioni?»

«L'affetto ed il legame che portiamo a certi ricordi, unitamente al trascorrere del tempo, possono tendere a trasformarli in leggenda, è un fatto abbastanza noto e comune, ma per quanto mi riguarda ritengo di essere ancora decisamente fuori da questa forma di ottundimento nostalgico, e rispondo alla sua domanda in un solo modo: era un bel reparto, fatto di gente in gamba.

«Innanzitutto è verissimo che fossimo tutti volontari, con alle spalle una già maturata esperienza bellica e con almeno una croce di guerra all'attivo. Motivazioni? Mah, ne distinguerei due fondamentali. Una parte della gente era mossa da genuina fede patriottica; oltre agli ufficiali, devoti al giuramento di fedeltà al re previsto dal regolamento di disciplina, era cresciuta nel particolare clima ideologico creato dal fascismo, ne condivideva gli assunti, credeva nella guerra che si stava combattendo, voleva fermamente contribuire a vincerla. Un'altra parte, pur partendo da presupposti pressoché analoghi anche se meno intensamente sentiti sul piano spirituale, era mossa soprattutto da un anelito che vorrei definire "sportivo", una ricerca del rischio e dell'avventura vissuti in chiave goliardica: visto che la guerra c'era e che bisognava farla, tanto valeva farla cercando di "divertirsi", di combattere la noia e la routine. Queste, a mio avviso, le due motivazioni di fondo. Restava un'aliquota di gente che, attraverso l'arruolamento volontario in un reparto speciale, intravedeva l'occasione di farsi perdonare qualche peccatuccio non sempre veniale di carattere civile o militare e di pervenire cosí alla riabilitazione.»

«Era gente difficile da gestire, da amalgamare?»

«Direi di no, non piú di tanto. Anche se proveniente da reparti ed ambienti diversi, era tutta gente che, come le ho detto, aveva già alle spalle mesi od anni di guerra, guerra fatta sul serio, al fronte, in combattimento, con un grado di maturità quindi che anche nei piú giovani era sostanziale e radicata. Sapevano tutti che la disciplina e l'addestramento, in guerra, non erano solo un fatto formale, ma ne andava di mezzo la pelle; e poi, ripeto, c'era la grossa componente del volontariato, che, da sola, chiudeva ogni problema. Il discorso, piuttosto, poteva porsi nei confronti dei comandanti, che soprattutto in reparti del genere dovevano godere della massima credibilità, di un carisma assoluto, proprio perché coloro che li giudicavano non erano dei pivelli sprovveduti, ma gente che era già stata al fuoco, sapeva pesarti e valutarti.»

«Ma anche gli ufficiali provenivano tutti dal fronte, quindi avevano anche loro le carte in regola, no?»

«Sí, però ciascuno aveva un profilo diverso, una diversa "quotazione" personale. Certo, Gazzaniga aveva un bel passato di combattente ed un bel medagliere, ma il suo, come comandante del reggimento, era un comando non diretto, dal momento che le vere strutture operative del reparto erano le compagnie, ciascuna a sua volta con una ben precisa individualità differente dalle altre, delle piccole isole a sé stanti la cui riunione in battaglioni aveva un significato piú ordinativo, amministrativo, disciplinare ed addestrativo che non funzionale. Figuriamoci quindi il reggimento! Era un'entità astratta, lontana, e cosí di conseguenza il suo comandante. Già diverso il caso dei comandanti di battaglione, piú vicini agli uomini, piú coinvolti nel loro addestramento, piú partecipi della loro vita quotidiana. Ma, anche a questo livello, giocava moltissimo il *pedigree* personale: al I battaglione, per esempio, ben diversi furono l'immagine ed il ruolo di Bersani rispetto a quelli di Boschetti. Bersani era una bella figura di soldato, aveva fatto l'Africa Orientale, la Spagna, al momento di prendere il comando del battaglione proveniva dal fronte greco dove aveva dimostrato ancora una volta di possedere fior di attributi maschili, piaceva agli uomini anche se li torchiava senza pietà, era un dinamico, teneva la gente sempre sulla corda; – ad esempio, per abituare tutti all'automatismo ed alla prontezza di riflessi, ogni tanto, nei momenti piú impensati tipo la mensa, il riposo, lanciava un segnale e tutti, in qualsiasi circostanza si fosse, dovevano buttarsi di colpo a terra – aveva l'impronta connaturata del capo, e questo gli uomini lo avevano sentito subito, gli andavano dietro, s'era creato, come si dice oggi, un *feeling*. Boschetti era diverso, in tutto, come carattere e come azione di comando; non aveva alcuna esperienza di guerra, poi, poveraccio, aveva la grossa "colpa" di essere un ufficiale di Stato Maggiore, e di non avere il carisma e l'ascendente sugli uomini che aveva Bersani, il prototipo del *troupier*. Né, va riconosciuto, fu facilitato in questo, perché quando subentrò a Bersani, il battaglione era nell'imminenza dell'impiego e lo "accettò" con qualche mugugno. Devo però aggiungere che quando il battaglione, dopo l'8 settembre, si riorganizzò trasformandosi in IX reparto d'assalto e partecipò alla guerra contro i tedeschi con il gruppo di combattimento *Legnano*, Boschetti si dimostrò un comandante deciso, brillante e valoroso.»

«Può darmi qualche particolare sull'addestramento, quali erano i criteri cui ci si era ispirati nella programmazione, che tipo di tecniche e metodiche erano state privilegiate?»

«Beh, cominciamo a chiarire subito una cosa. Lo Stato Maggiore si era limitato a fornirci qualche documentazione, peraltro piuttosto modesta, sull'attività dei commandos inglesi che già dall'inizio della guerra avevano operato contro le nostre retrovie in Africa Settentrionale. L'addestramento ce lo siamo inventato noi ufficiali, dalla *a* alla *zeta*, utilizzando per un 10% quei pochi elementi informativi ed al 90% la nostra personale esperienza di guerra. Questa è la verità, né piú né meno. Mi pare che in quello che lei ha scritto abbia già messo in evidenza gli aspetti essenziali di questa attività addestrativa. Comunque, possiamo aggiungere le marce notturne a ritmo forzato, 10 km all'ora con equipaggiamento completo, e le arti marziali con istruttore un ufficiale giapponese, tutto questo a fattor comune. Ma poiché l'addestramento era necessariamente differenziato in funzione della specificità di ogni compagnia, io le posso parlare piú specificamente ed a ragion veduta della mia, la 103ª camionettisti.

«Era una signora compagnia, mi creda, non lo dico per partito preso. Era costituita su tre pattuglie piú una specie di plotone comando con funzioni di nucleo di supporto (armieri, meccanici, ecc.); in tutto eravamo infatti una novantina di persone. Ogni pattuglia era formata da 2 ufficiali e 18 uomini, con suddivisione dei compiti: due gruppi operativi ed uno di supporto, all'interno dei quali ciascuno aveva una sua funzione specializzata: eliminatore di sentinelle, conduttore, mitragliere, radiotelegrafista, navigatore, guastatore, ecc., anche se tutti dovevano essere in grado di fare un po' di tutto, come, ad esempio, guidare le camionette sahariane. Ogni pattuglia era dotata di cinque macchine, ed erano delle belle macchine, costruite sullo chassis dell'autoblindo AB/40, con sulle fiancate taniche da 20 litri (che poi in Tunisia sarebbero state riempite di sabbia a scopo di protezione, dal momento che non avremmo impiegato i mezzi ad ampio raggio, le finalità per le quali erano state ideate). Avevano un'autonomia di 350-400 km, e guida anteriore e posteriore. Ricordo che per l'addestramento alla loro condotta venivano da Roma ufficiali della Motorizzazione, mentre ufficiali dell'Istituto Geografico Militare facevano da istruttori all'uso del teodolite per la navigazione strumentale, anch'esso montato sulle "sahariane". Molto curato era l'addestramento cacciacarri, che veniva fatto col "Solothurn", il fucilone svizzero da 20 mm, le mine adesive tipo "Folgore" ed anche con granate simili a quelle tedesche col manico, con 3-4 kg di esplosivo, da lanciare contro il carro; erano pericolose, perché si veniva investiti dai frammenti di ferro del carro colpito, ed allora si era adottata una tecnica speciale, consistente nello scavare una piccola buca-trincea 4-5 passi avanti al punto di lancio nella quale, a lancio avvenuto, ci si buttava dentro. Avevamo anche delle mine controcarro antimagnetiche da 5 kg, azionabili con un innesco a fialetta chimica che si poteva temporizzare; la 103ª le usò in Tunisia contro osservatori e postazioni inglesi che di notte

erano lasciati sguarniti di personale, per cui durante le ore notturne gli piazzavamo il ricordino e poi, alle prime luci del giorno, quando tornavano gli uomini preposti al loro presidio, ci gustavamo lo spettacolo del "botto".»

«È vero che l'addestramento era molto realistico?»

«Sí, senz'altro. E d'altra parte non avrebbe potuto essere altrimenti. La sola 103ª compagnia, nella fase addestrativa, ebbe 2 morti e 6 feriti. Ma era un prezzo che andava pagato, per un reparto con quelle caratteristiche.»

«Quando entrò in linea la sua compagnia?»

«Ai primi di gennaio 1943 la 103ª fu inizialmente destinata in Libia con compiti tipo quelli del LRDG, cioè azioni di sabotaggio contro obiettivi paganti nelle piú interne retrovie nemiche. Nella seconda metà del mese proprio io, col ten. Ascenzioni e due sottufficiali, partii dall'aeroporto di Castelvetrano per Tripoli a bordo di un S. 81 che portava rifornimenti, tra i quali una serie di mine anticarro sulle quali noi quattro eravamo seduti. Arrivammo a Tripoli nel bel mezzo di una incursione inglese, e passammo non so come, con una strizza bestiale, tra i bombardieri della RAF ed il fuoco della nostra contraerea. Eravamo incaricati di predisporre la base per la compagnia, ma la Libia era ormai in fase di completa evacuazione, e cosí ci ritrovammo tutti a Gabès, in Tunisia, dove la 103ª affluí poco dopo. Solo una metà delle macchine, però, 8 sulle 15 in dotazione, erano con noi; ormai, tutti i rifornimenti avvenivano per via aerea, in proporzioni quindi sempre piú ridotte, ed il resto degli automezzi non lo avremmo mai piú rivisto, e d'altra parte non ci sarebbero nemmeno serviti. Appena la compagnia fu in Tunisia, infatti, sistemata fra un fortino e l'altro della bella linea fortificata del Mareth costruita dai francesi, si pose agli alti comandi il problema se impiegarla sul fronte Ovest, contro le truppe americane, con le 8 macchine in dotazione, ovvero sul fronte Sud, contro gli inglesi dell'8ª armata, senza automezzi. Prevalse questa seconda soluzione, e quindi il nostro compito, da quel momento, fu quello di svolgere azioni di pattugliamento "speciale": colpi di mano, appostamenti ed imboscate, azioni di contropattugliamento, pattugliamento informativo attraverso ricognizioni, acquisizione di obiettivi e cattura di prigionieri. La 103ª era a disposizione del comando della 1ª armata, suddivisa fra il XX corpo d'armata, quello del generale Orlando ed il XXI, quello comandato dal generale Berardi, che si riservavano di metterla a disposizione delle varie divisioni in relazione alle esigenze del momento.»

«Foste impiegati spesso?»

«Sí, perché oltre ai compiti di cui le ho detto, andavamo sovente a fare da turafalle in tutti i casi in cui era necessario. Quindi azioni di contenimento, contrattacchi, riconquiste di posizioni, ecc., come risulta dalla mia relazione. A volte operammo in concorso ed a sostegno con altri reparti; ricordo in particolare un'azione con la *Giovani Fascisti*[29] per la riconquista di un caposaldo, con quei ragazzi che, pieni di fede e di ardore combattivo quanto carenti di addestramento, si facevano ammazzare alla maniera risorgimentale, andando all'assalto allo scoperto inneggiando all'Italia ed al Duce. La 103ª fece bene la sua guerra, anche se con un impiego diverso da quello per il quale era stata preparata, e ne fa fede il giudizio del generale Orlando nel suo libro: "Questo reparto rese servizi preziosi"» [*cfr. nota n. 28*].

«Lei che funzioni svolgeva nella compagnia?»

«Io, che all'epoca ero tenente, ero comandante della 1ª pattuglia e vice-comandante di compagnia; quando morí il capitano Brusa, che ne era il comandante, subentrai al suo posto. Brusa era un magnifico soldato. Granatiere, aveva fatto l'Africa Orientale, la Spagna, la Grecia, era un pezzo d'uomo tipo armadio, coraggioso, deciso e molto energico... anche troppo (le mancanze dei soldati non le puniva con le modalità del regolamento di disciplina, ma a cazzotti). Era un puro, un idealista, deciso ad andare fino in fondo, senza risparmiarsi, come testimonia la sua morte in combattimento. Ricordo con stima e simpatia anche il ten. Geri, che era il mio vice-comandante di pattuglia, e Biggio, altro ufficiale della 103ª, sardo, tenace e caparbio in ogni circostanza.

«Com'erano le condizioni di vita in Tunisia?»

«Beh, non stavamo male, e glielo posso dire con cognizione, io che m'ero fatto tutta l'Africa Settentrionale sin dall'inizio della guerra con la *Sabratha*, la *Bologna* e la *Pavia*. Allora sí che era stata dura sotto ogni punto di vista. Galletta e scatoletta, in continuazione, con in piú l'inc...ra di vedere i tedeschi che si ingozzavano di aranci siciliani trasportati con gli aerei della Regia Aeronautica. E poi, la mancanza di avvicendamento: c'era gente che da anni stava in Africa, ormai logora, non solo fisicamente. Un chiodo fisso, ad esempio, oltre il mangiare, era quello del sesso, che date le circostanze ambientali non poteva trovare soluzioni; mi ricordo che nel 1942, durante l'assedio di Tobruk, per circa 100.000 uomini che stavano intorno alla piazzaforte erano disponibili tre prostitute sotto una tenda piazzata lungo una pista, alla quale pertanto potevano accedere, in pratica, solo gli autisti delle autocolonne dei rifornimenti. Gli sposati erano tormentati dal tarlo della moglie lasciata sola in Italia, ed era un problema di cui ti investivano, e tu ragazzetto non sapevi che dire, era gente piú anziana di te... Ma torniamo alla Tunisia. Come dicevo, non stavamo male, perché era una terra ricca di prodotti agricoli, e con il nostro soprassoldo potevamo comprare parecchia roba, soprattutto frutta e verdura.»

«Come finí la 103ª compagnia?»

«Alla resa delle truppe italo-tedesche rimaste agli ordini del generale Messe, seguí le sorti del XX corpo d'armata. Alla metà di maggio 1943, con una forza di circa 60 uomini sui 90 originari, si trovò riunita sulle colline di Enfidaville, dov'era anche il comando del XX corpo. Fummo presi prigionieri dal reparto antistante che era la divisione gollista della Francia Libera, composta in gran parte da ufficiali della Legione Straniera, da sottufficiali di varie nazionalità (anche italiana) e da truppe prevalentemente senegalesi.

«Tra i ricordi piú vivi, la sottrazione immediata di orologi e di tutte le altre cose che avevamo indosso, oltre ad una nutrita serie di angherie. Poi, finalmente, subentrarono gli MP inglesi, ed infine gli americani in un campo di concentramento dei quali, Chamssy, in Algeria, fummo detenuti per oltre tre mesi, prima di essere avviati ad Orano e di lí negli Stati Uniti.»

«Come mai non esiste nessuna documentazione relativa alla 103ª compagnia, al di fuori della sintetica relazione da Lei compilata per l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito?»

«Mah, che cosa vuole, tutto il carteggio che ci riguardava (rapporti, ordini di operazione, copie di messaggi, ecc.) lo mandavamo a Santa Severa, al comando di reggimento, e di lí, molto probabilmente, sarà stato smistato in gran parte al deposito reggimentale, presso l'82° fanteria a Bracciano; sia l'una sia l'altra sede furono oggetto di

[29] La divisione corazzata *Giovani Fascisti*, che di corazzato aveva in pratica solo il nome, traeva la sua denominazione dal Gruppo Battaglioni *Giovani Fascisti*, costituito interamente da volontari, poi trasformatosi in reggimento *Giovani Fascisti*, che si era particolarmente distinto nel combattimento difensivo di Bir el-Gobi dal 3 al 6 dicembre 1941. La divisione, fra il 6 ed il 10 novembre 1942, era stata ritirata dall'oasi di Siwa ed inviata sulla linea Sollum-Halfaya-Ridotta Capuzzo a costituire, con la *Pistoia* ed altri reparti minori, l'intelaiatura di una difesa che servisse a contenere l'avanzata delle forze corazzate britanniche che avevano sfondato ad El-Alamein. In realtà, non era neanche una vera divisione, perché contava soltanto su 3 battaglioni e 3 gruppi d'artiglieria. (MANCINELLI, G., *Dal fronte dell'Africa Settentrionale*, Milano, Rizzoli, 1970, p. 215.) Il 24 febbraio 1943 venne disposto che la Grande Unità prendesse il nome di divisione *Bersaglieri d'Africa*, provvedimento che però non poté avere esecuzione a causa dell'incalzare degli avvenimenti bellici.

saccheggi e distruzioni nei giorni successivi all'armistizio, per cui non è rimasta traccia di niente. Il carteggio era anche inviato, "per conoscenza", ai comandi dai quali dipendevamo in Tunisia (1ª armata, XX e XXI corpo d'armata) ma, data la modesta rilevanza ordinativa ed organica della compagnia, certamente non avrà avuto un posto di rilievo nella raccolta e conservazione dei documenti, molti dei quali, poi, furono distrutti prima della cessazione dei combattimenti.»

«Se Lei dovesse fare un bilancio, una valutazione sul 10° arditi, quali sarebbero le sue conclusioni?»

«Come le ho già detto all'inizio, il reparto era un bel reparto, la gente era in gamba, motivata, generosa e decisa. Ma arrivò troppo tardi. Quella era un'unità che avremmo dovuto cominciare a costituire ancor prima della guerra, e non una sola. Quando il 10° nacque, ovvero quando fu in grado di cominciare ad operare, si era già imboccata la discesa. E poi, oltre all'esperienza nel particolare settore mancava anche la mentalità necessariamente riservata che deve caratterizzare questo tipo di attività. A Santa Severa, dopo poco tempo da che c'eravamo insediati, anche l'attenzione dei piú indifferenti non poteva non essere richiamata da questa schiera di giovanotti con un'uniforme speciale, con fregi e distintivi particolari, che nelle ore libere dal servizio si esibiva sul lungomare e nei caffè cercando, giustamente, agganci femminili, ma esponendosi cosí alla curiosità ed alle inevitabili domande. Un reparto del genere avrebbe dovuto vivere ed addestrarsi in una base segreta, protetta e tutelata da ogni infiltrazione od anche semplice interessamento. Altro esempio dell'assoluta mancanza di riservatezza fu la pubblicazione di un numero unico che noi della 103ª compagnia pubblicammo poco prima della partenza per la Tunisia (ne ho conservato una copia, gliela porterò), molto simpatico, goliardicamente spiritoso, ma nel quale ricorrevano nomi e cognomi e tanti altri elementi che, per gli occhi di un attento valutatore, avrebbero costituito una fonte informativa preziosissima sulla struttura, i compiti e l'attività del reparto.

«Nonostante tutto, e come lei ha messo in evidenza, qualche risultato non mancò, anche se certamente inferiore alle aspettative degli arditi ed alla tenacia ed allo spirito di sacrificio con i quali si erano preparati. Avrebbero meritato di piú, avremmo meritato di piú, tutti. Ed invece andò come andò, non solo, ma dopo la guerra, poiché una buona parte degli appartenenti al II battaglione del 10°, ed in particolare proprio i camionettisti, avevano aderito alla Repubblica Sociale – a proposito, non ho avuto modo di conoscere a fondo il maggiore Marcianò, che comandava l'altro battaglione e con il quale, dal punto di vista addestramento, ci trovammo sfasati nel tempo, ma mi risulta che fosse un ottimo ufficiale ed un magnifico comandante – l'intero reparto venne "cancellato" e dimenticato. Ecco perché non è mai stato fatto un raduno ufficiale, ad esempio, e tra di noi sono rimasti solo sporadici contatti a livello personale. Sono contento, anche per questo, che qualcuno come lei si adoperi perché rimangano un ricordo ed una testimonianza.»

Al termine, il generale Corsini ha mantenuto la promessa, e ci ha prestato la copia del numero unico della sua compagnia. Si tratta di una cinquantina di pagine, alcune delle quali a colori, con una copertina che ha come sopratitolo la dicitura *10° Reggimento Arditi* cui segue, piú sotto, una riproduzione del distintivo di ardito e di una «fiamma» azzurra a due punte ed, al centro, il titolo vero e proprio: *103ª Compagnia Arditi*; in calce, la data di pubblicazione: Natale 1942. La prima pagina è composta dalle sei iniziali della parola *arditi*, disposte verticalmente con rilevanza tipografica, ciascuna delle quali è la prima lettera di una breve frase, il tutto come un'unica, incisiva affermazione di identità:

Audacemente
Rinnoviamo le glorie passate
Degni di chi ci ha preceduti
In aspre lotte
Tutti uniti
In unica schiera compatta.

Fa seguito la «presentazione», che riportiamo integralmente:

«Come tutti i libri che si rispettano, anche questo deve avere la sua introduzione: qualche cosa che serva a presentarlo a chi legge. Se non altro, per dire al lettore perché è stato scritto, per chi è stato scritto, da chi è stato scritto.

«Ci spieghiamo subito:

«È stato scritto da NOI e per NOI.

«Qualche mese fa, da tutti i fronti sui quali combattevamo, siamo convenuti qui. Eravamo forse gli individui piú strani, piú disparati, piú irrequieti che si potessero radunare; eravamo una folla multicolore e multiforme. Ci siamo guardati negli occhi uno per uno, cercando di scrutare negli animi, di scoprire i nostri sentimenti.

«Uno solo dominava: l'Entusiasmo.

«Ed è stato questo che in poco tempo ci ha fusi in un unico blocco, ci ha reso stranamente uguali gli uni agli altri per quanto prima eravamo dissimili.

«Ora siamo pronti a tornare là donde siamo venuti, piú forti, piú atti, piú decisi, portando il nome che la tradizione delle passate guerre ci ha tramandato. Siamo gli Arditi nuovi, pronti a tramutare la scattante esuberanza della nostra prorompente passione nella metodica e calma decisione del nuovo combattimento. Ci sentiamo come una lama bella e lucente, uscita dalle mani dell'artefice e pronta a colpire.

«È per questo che ora, prima di rituffarci nella lotta, abbiamo dato uno sguardo indietro, ai giorni trascorsi insieme, alle fatiche, alle risate schiette della nostra giovinezza, ed abbiamo voluto fermare su questi pochi fogli il ricordo del tempo passato, questa parentesi creata fra le battaglie passate e quelle future.

«Fogli che sfoglieremo un giorno lontano, sicuramente con rimpianto, quando li troveremo cosí, per caso, fra un vecchio album di fotografie e le lettere giallastre di una fanciulla ormai dimenticata...

NOI.»

Il resto del testo è tutta una serie di brevi composizioni, qualcuna in versi, la maggior parte in prosa, il cui contenuto è orientato sul ridanciano e motteggiatorio, alludente a fatti e cose della vita quotidiana del reparto, integrato da simpatiche vignette e caricature dei varî personaggi, dal comandante di battaglione agli istruttori e fino all'ultimo soldato. Non manca la rubrica dei «film di stagione» nella quale si cerca l'abbinamento piú pertinente, come andava molto in voga all'epoca, tra una persona od un fatto ed il titolo di un film piuttosto conosciuto. L'elenco prodotto nel numero unico della 103ª è alquanto nutrito, e ne trascriviamo solo qualche esempio: Santa Severa = *Prigione senza sbarre*; scuola guida = *Noi vivi*; secondo rancio = *La cena delle beffe*; angolo di rotta = *Orizzonte perduto*; treno per Roma = *La carica dei 600*. Tra le «lettere aperte» faceva bella mostra di sé una dedicata alle cameriere dei villini, un delicato e quasi gozzaniano ringraziamento, guarda caso redatto proprio dall'allora tenente Corsini, rivolto dal-

la compagnia a coloro che dovevano essere state generose curatrici del suo benessere erotico-affettivo. Lo stesso autore firma un ancora piú delicato madrigale diretto alle padroncine, le fanciulle dei villini, che è da ritenere abbiano anch'esse non poco contribuito, quanto meno a livello ufficiali, ad allietare le pause distensive della 103ª compagnia camionettisti. Il testo continua piú o meno cosí sino all'ultima pagina, nella quale il tono scanzonato e goliardico cessa di colpo e lascia il posto ad un'atmosfera di attenta e pacata serietà; «ultima pagina» è proprio il titolo di queste righe di chiusura, anch'esse dovute alla penna di Pietro Corsini, nelle quali, come nella «presentazione», riecheggia la consapevolezza dell'ora, del dovere da compiere, la trepidazione dell'attesa, l'ansia di andare incontro a quel destino che si è volontariamente scelto, il desiderio dell'azione finalizzata. È il momento di fare sul serio, di dare un senso ad una scelta elitaria ed agli ideali che l'hanno sostenuta, ed il tono dolcemente e soffusamente malinconico legato al ricordo di un momento di gaiezza forse irripetibile si stempera nella orgogliosa e gratificante aspettazione dell'agire. È molto bello, questo commiato, e lo riportiamo anch'esso integralmente perché ci sembra possa costituire una sorta di testamento spirituale di tutti gli arditi del 10° reggimento:

«L'ultima pagina.

«Al di qua c'è la nostra allegria, la nostra spensieratezza, la nostra giovinezza ciompa. C'è quel sentimento che giocondamente guarda avanti a sé, anche se vede il buio, e che si può chiamare fiducia nel proprio avvenire con quel poco di fatalismo necessario a chiunque abbia vissuto e vuol vivere audacemente.

«Al di là c'è il nostro destino: al quale guardiamo con occhi chiari.

«Chiudiamo con questo foglio tutto il passato e apriamo l'avvenire.

«È l'ultima pagina che sempre si desidera e che pure si guarda con rimpianto.

«Ognuno di noi ha divorato voracemente questo periodo di attesa, di preparazione, con l'ansia di finire per ricominciare la sua vita nuova. Ognuno di noi ha sognato e atteso questo momento. Ora è venuto. E nella gioia della fine ognuno di noi ha sentito quel po' di romanticismo sciocco ma necessario, quella leggera punta di rimpianto, quel logico senso di attaccamento al passato che danno le cose fatte.

«Pure, ognuno di noi attendeva questa fine e l'ha raggiunta con la gioia del traguardo conquistato. Poiché apriva il principio di un'esistenza nuova per cui avevamo lavorato.

«Questa è la pagina che tutti sfogliano con maggiore lentezza, come quando si è alla fine del libro che ci è piaciuto. La mano rimane un poco sospesa, cosí, senza nemmeno un perché, ma come perplessa perché è logico, è umano; perché in fondo l'anima umana deve avere le sue giuste e oneste debolezze; perché abbiamo ancora un poco di quel sentimentalismo sano che serve a vivere meno egoisticamente.

«In fondo non è possibile dimenticare cosí tutto ciò che di bello si è fatto. C'è in tutti noi il gusto naturale di riassumere mentalmente e rapidamente il passato, l'indugiare voluttuoso dell'ultima pagina. Dobbiamo riabbracciare con lo sguardo i luoghi a noi famigliari, i visi dei compagni, i ricordi sbiaditi, i gesti, le parole, i colori, l'ondata della sinfonia complessa della vita di tutti i giorni.

«Noi forse piú di tutto amiamo le piccole cose, quelle che formano l'esistenza comune di un individuo, quelle che danno, in fondo, la gioia di vivere. E queste piccole cose per un attimo ancora ricordiamo, prima di lasciarvi cadere sopra il foglio bianco del tempo. È un attimo, un attimo solo prima di scrivere la parola "Fine". Ché poi ci

prende subito l'ansia di ciò che ci attende, la poesia piú forte, piú varia, piú maschia delle cose da fare; quel sentimento violento, superiore, di colui che conosce il suo destino e lo vuole vivere perché ne vale la pena, perché ha la poesia di lottare.

«Allora, senza indugio si cancella il passato, anche il piú bello, poiché oramai non è piú che il sentimento dolce del ricordo, mentre ci attira il fascino del futuro.

«E noi verso il futuro andiamo.

«Verso il futuro che incomincia da quest'ultima pagina e che ad essa spiritualmente è collegato.

«Andiamo verso il nostro bisogno di azione, la quale è la sola cosa che ora interessa e che è utile.

«Ci sono dei momenti in cui i poeti lasciano la penna e impugnano la spada, in cui i sognatori diventano degli organizzatori, in cui chi è vissuto di idee sa che bisogna vivere di azione.

«Questo è il nostro momento. Quello in cui si deve espandere e deve vivere la nostra volontà di fare, di provare i nostri muscoli, il nostro cuore, la nostra fede.

«E questo noi vogliamo.

«Siamo pronti, e leviamo in alto i nostri cuori come le fiaccole della passione che ci arde nel petto, a illuminare il cammino aspro della lotta tenace, con la volontà decisa del vecchio motto della nostra gente:

Usque ad finem.»

I primi attacchi agli aeroporti del Nord Africa

I successi, gli insuccessi, le perdite, le vicende sempre meno felici della guerra non scalfivano la combattività degli arditi del 10° reggimento la cui consistenza, nel bimestre marzo-aprile 1943, era ancora aumentata.[30] I grandi concentramenti di velivoli che gli anglo-americani andavano ammassando nelle basi aeree del Nord Africa in previsione delle successive operazioni sul continente europeo, rendevano questi obiettivi particolarmente ghiotti e paganti, e pertanto su di essi si andava concentrando l'attenzione del nostro Stato Maggiore. Tra il 10 e l'11 aprile entravano in azione altre tre pattuglie al comando del capitano Bosco, del tenente Graff e del sottotenente Varutti, destinate rispettivamente al sabotaggio dell'aeroporto di Biskrà e dei ponti di Cuvivier e di Le Kroub in Algeria. Tutte e tre le pattuglie venivano però subito individuate, braccate e catturate. Sulle vicende della pattuglia *Bosco* disponiamo del resoconto del sergente maggiore Canu, vice-comandante:

«Il 10 aprile 1943, alle ore 21, si parte da Elmas.

«Il nostro aereo si alza e si dirige verso l'Africa a "gonfie vele". Si temevano la contraerea e i caccia notturni alleati, ma il viaggio prosegue magnificamente. Come zona di lancio, sono previsti tre punti diversi, nel caso che il primo o il secondo fossero presidiati da truppe nemiche; non doveva trascorrere, da un punto all'altro, che un quarto d'ora al massimo.

«Verso l'una di notte il sergente Bachin, direttore del lancio, dà il via con un suo-

[30] Il numero degli ufficiali oscillava fra 110-130, quello dei sottufficiali fra 180-190, quello degli uomini di truppa fra 780-880. I dati sono ricavati dagli specchi della «forza presente» allegati al diario storico del 10° reggimento arditi (USSME).

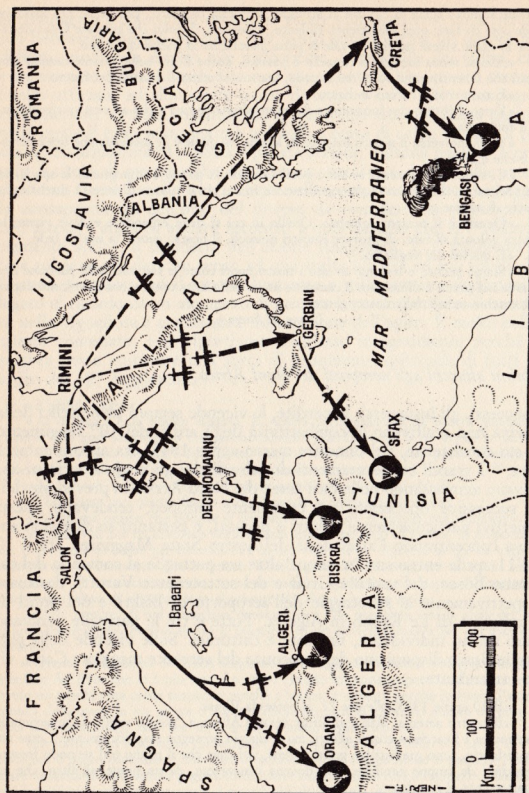



Fig. 9. Le rotte dei velivoli e le zone di lancio prescelte per l'operazione congiunta effettuata dagli arditi del 10° reggimento e da quelli dell'Aeronautica fra il 13 e il 14 giugno 1943. (Da «Candido», n. 45, 1958.)

no di clacson (è il segnale positivo del primo punto di lancio; se invece fosse stata una lampadina rossa ad accendersi nell'interno dell'aereo, significava "zona impedita") e il capitano Bosco si appresta a prendere posizione sul vano della porta sinistra; alla destra è il sergente Serra. Gli altri uomini si apprestano in un baleno, uno dietro l'altro, con la fune di vincolo ben stretta alla mano.»

[...]

«Io che ero reduce dal fronte occidentale, da quello greco-albanese e da una non meno trascurabile guerra contro i partigiani greci nell'Epiro, ricordo che quello fu, per me, il momento piú bello di tutta la guerra, quello maggiormente romantico, il piú sentito. Penso che le stesse impressioni provavano un po' tutti i miei compagni di squadra, anche essi reduci dai vari fronti e decorati al valore; ma la vita del paracadutista era tutt'altra cosa, tutt'altro cameratismo, tutt'altra passione.

«Si atterra in un baleno! Come mai? Cosa è accaduto per essere stati lanciati a cosí bassa quota? È un interrogativo che sovente ci siamo posti. Non siamo mai pervenuti a capire il perché... La pattuglia riesce a stento a radunarsi, perché è stata lanciata in mezzo a... un fiume! Sí, proprio cosí. Per fortuna il letto del fiume è asciutto, come di solito avviene quando le acque torrenziali in Africa defluiscono. Ma la pattuglia è caduta divisa in due. Occorreranno piú di tre quarti d'ora per trovare il capitano Bosco. Lo rinveniamo in una pozza di sangue. L'emorragia cola abbondantemente dal suo naso. Non ha ripreso i sensi. Lo tiriamo un po' su e notiamo che ha una gamba spezzata. Questo guaio proprio non ci voleva.

«Altri tre della pattuglia si lamentano che non hanno fatto in tempo a lanciare gli zainetti degli esplosivi (i quali venivano poi retti da un altro paracadute), ed altri due affermano di non avere avuto il tempo di togliersi il mitra dalla gamba. Eppure il personale aveva una preparazione tale che bastavano pochi secondi per compiere l'operazione. Anche questo resterà per noi un mistero. La conseguenza di tutto ciò, è che ci vediamo costretti ad abbandonare il capitano. Due arditi hanno avuto le costole rotte dai mitra. Altri lamentano contusioni varie.

«Si deve provvedere a nascondere il capitano Bosco e ad occultare i paracadute. Quel torrente è proprio un buon ripostiglio. Al capitano togliamo le carte topografiche, il binocolo, la bussola, la pistola, le bombe a mano, i franchi francesi, le sterline e quant'altro potrebbe compromettere la nostra missione. Il povero ufficiale è lasciato con una sola scatola di viveri ed una borraccia d'acqua. Se rinvenisse, potrebbero servirgli. Qualcuno di noi piange al momento del distacco.

«Ci avviamo in direzione dell'angolo di rotta assegnatoci. Dopo circa 6 km avremmo dovuto trovare una collina, da dove poter osservare per tutto il giorno l'aeroporto di Biskrà e studiarne i movimenti ed il piano d'infiltrazione al campo, per poi attaccare durante la notte nelle ore piú opportune. Troviamo sí una collina, ma alle prime luci dell'alba mentre il serg. maggiore Mazzetti ed io si osserva tutt'intorno con i binocoli, non si vede in nessuna direzione l'aeroporto di Biskrà. Si scorge solamente una serie di colline. Fatta immediatamente luce con le nostre pile bicolori, e stese per terra le carte topografiche, cerchiamo di vedere se è segnato un terreno analogo. Non ne troviamo uno che gli assomigli! Svegliati immediatamente gli altri arditi, tutti appaiono meravigliati per l'accaduto. Il sergente Serra cosí commenta, rivolgendosi al caporale paracadutista Coviello, radiotelegrafista: "Telegrafa al nostro comando che siamo nei pressi di Addis Abeba".

«A marce forzate camminiamo da una collina all'altra, nell'intento di raggiungere l'ultima collina all'orizzonte. Verso mezzogiorno ci sorvola un caccia, a bassa quota. Poco tempo dopo, una pattuglia di soldati a cavallo ci raggiunge. Ci sparano alcuni colpi di fucile. Rispondiamo con una raffica di mitra e teniamo ben a bada, a distanza, i due soldati. Nel frattempo mettiamo in funzione la radio per dar notizia ai nostri comandi in ascolto, ma non si riesce a stabilire il minimo contatto.

«Il caporale Coviello dice che la radio non funziona. Ed allora io, divenuto comandante della pattuglia in assenza del capitano Bosco, do un colpo di calciolo di mitra

alla radio e la mando in frantumi. Sepoltala, Coviello diventa subito un "porta esplosivi". Abbiamo pure i colombi viaggiatori. Con uno dei volatili speriamo di poter informare il comando. Faccio cosí il punto della situazione: "Cap. Bosco frattura gamba sin. Ci troviamo fuori zona. Si prosegue direzione angolo di rotta stabilito. Scoperti da un aereo e da una pattuglia di soldati. La radio non funziona. Stop. Firmato: Canu".

«Intanto la sete si dimostra, per il momento, il nemico da battere. Nessuno ha voglia di mangiare. I nostri viveri, che sono biscotti, zolle di zucchero, cioccolatini ed altro, nessuno ha il coraggio di toccarli temendo la sete.

«Calate le tenebre, dopo aver evitato ovunque i nomadi arabi che infestano la zona, ordino l'alt. Nella notte il freddo è intenso. Le nostre tute si bagnano completamente con la brina, che viene poi regolarmente leccata da ognuno di noi, al fine di bagnarsi almeno la lingua.

«All'alba, osservando con i binocoli, notiamo che ovunque pattuglie di soldati a cavallo si dirigono verso le tende dei nomadi. Dai gesti, possiamo capire che stanno avvertendoli della nostra presenza nella zona. Solo verso l'imbrunire del 12 aprile (cioè due giorni dopo il lancio) siamo costretti, dalla sete, a rivolgerci ai pastori chiedendo latte. Un gruppo di questi pastori dice chiaramente al sergente Serra che siamo paracadutisti. Noi invece diciamo: "americani", "essere americani". Con un gruppo di cui io facevo parte, ci rechiamo verso un modesto agglomerato di tende e qui i pastori ci dànno subito una, poi due, tre borracce di latte. Paghiamo in franchi francesi. Ai piccoli arabi regaliamo cioccolatini e zucchero, e li vediamo che mangiano ben volentieri.

«Un polverone bianco, molto distante, richiama di lí a poco la nostra attenzione. Con i binocoli si notano quattro, otto, venti e piú soldati a cavallo. Galoppano "a razzo" verso di noi. Rimessi in spalla i nostri *arsenali*, aspettiamo gli eventi. Giungono i primi e poi gli altri a breve distanza dalle tende. Che fare? Sparare o attendere che siano loro i primi a farlo?

«Un uomo solo viene lasciato con i cavalli. Gli altri si mettono a conversare con i pastori, che si avviano tutti verso le prime tende, ove si sono fermati i soldati. Il serg. maggiore Mazzetti ed io cerchiamo di andare a parlamentare, ma ne veniamo impediti dai paracadutisti Coccu e Coviello, che decidono di andare loro. Essi stanno per giungere alle prime tende, allorché una nutrita scarica di fucileria, che manca il bersaglio, li accoglie. È questo il segnale di una scarica di mitra e bombe a mano da parte nostra all'indirizzo del gruppo, apertosi intanto a ventaglio nell'intento di accerchiarci. Strilli di donne e di bambini ed urla dei soldati ci fanno capire che le cose devono essersi messe male per loro.

«Rompiamo l'accerchiamento. Qualche soldato si rotola per terra per il dolore delle ferite. Torniamo indietro e riprendiamo il cammino verso un costone. Marcia forzata per tutta la notte, con rotta direttamente a Sud, allo scopo di far perdere le nostre tracce. Verso mezzogiorno del giorno seguente, ancora un polverone bianco. È il segnale di una nuova battaglia? Contiamo esattamente 52 uomini a cavallo. Noi siamo appena in undici, benché tutti armati fino ai denti.

«Ormai è opinione di noi tutti che la missione non potrà piú essere portata a termine e, se pure l'aeroscalo di Biskrà fosse stato a portata di mano, avremmo senz'altro trovato ad attenderci chissà quale schieramento di jeeps intorno al campo... Comunque, non è ancor detta l'ultima parola. Vediamo un po' che intenzione hanno questi 52. Si dividono in due gruppi, ed avanzano a ventaglio. Evidentemente contano di chiuderci in mezzo. Lo spirito del paracadutista, però, e per di piú dell'ardito paracadutista, non è quello della resa disonorevole. Ci scindiamo anche noi in due gruppi e, prima che lo squadrone abbia a serrare sotto, lo accogliamo con una ben nutrita scarica di mitra. Nasce un caos indescrivibile tra cavalli e cavalieri. Questi, lasciati i cavalli, si gettano carponi sparando alla disperata. Per fortuna, non è colpito nessuno di noi. Intanto li teniamo a bada per oltre due ore, in pieno deserto, senza poter disporre del minimo appiglio. Decidiamo di arrenderci e distruggiamo tutto ciò che può essere di compromettente sulla nostra missione: carte topografiche (anche quelle di seta che dovevano servire per una eventuale fuga in caso di cattura), monete straniere, sotterrati gli zainetti, rotti i bottoni dei carrelli d'armamento dei mitra e rotte pure le impugnature. Unica riserva a nostra disposizione: i pugnali, alcune bombe a mano e le pistole, il tutto sistemato nelle tasche delle tute mimetiche.

«Cala il silenzio nella zona. Nessuno spara piú. Passa ancora qualche mezz'oretta. I soldati intuiscono che, forse, abbiamo finito le munizioni. Intanto si sente il rantolo di qualche soldato ferito che chiama i compagni, si sentono cavalli nitrire per le ferite causate dai nostri mitra. Vediamo che vanno a riprendersi i cavalli e montare in sella. Ci alziamo pure noi e, fazzoletti alla mano, facciamo capire che ci vogliamo arrendere. Se ci tratteranno male, abbiamo in tasca bombe a mano e le pistole.

«Vengono avanti in una carica infernale come ai tempi di Napoleone, sparando a casaccio. Anche stavolta nessuno di noi rimane colpito. Un capitano si avvicina e ci chiede se siamo tedeschi o italiani. Alla nostra risposta, si felicita e ci fa capire che è meglio cosí. Chiede se qualcuno di noi parla lo spagnolo. Mazzetti, un reduce dalla guerra di Spagna, ci fa da interprete. Intanto vediamo che stanno a riprendere i loro feriti, ma non riusciamo a capire quanti sono perché li portano per un'altra via.

«Ci conducono in un'oasi, che dista qualche ora di marcia. È Massaadd. Vi è un presidio francese. Lí ci spiegano che ci hanno catturato gli spahis francesi del presidio di Djelfà. Dopo un sommario interrogatorio, ci rifocillano per benino – con tanto di camerieri arabi – e in serata ci portano in corriera a Laghouat, sede di un comando francese. Immediatamente ci sottopongono ad interrogatorio. La mia pattuglia, composta in maggioranza di sardi, si esprime nella nostra favella isolana ed inventa una strana storia di un aereo che stava per incendiarsi, e il pilota ci aveva dato l'ordine di buttarci in paracadute. Aggiungiamo che eravamo diretti con la nostra divisione di paracadutisti in Tunisia; che eravamo appena arrivati a quel reparto; che non conoscevamo neanche i nomi dei nostri comandanti; che eravamo partiti da Tarquinia.

«A capo della commissione che ci interroga è un colonnello, con tre altri ufficiali, tra i quali il comandante dell'aeroporto di Laghouat. Costui, nell'udire che eravamo partiti da Tarquinia, comincia a fare una serie di calcoli e sembra alquanto tentennante e poco propenso a credere alle nostre deposizioni. Ma io corro subito ai ripari. Dico che ci aveva portati un modernissimo aereo a quattro motori. In verità, da poco tempo erano entrati in funzione i *Piaggio* a quattro motori. Ma il nostro era un modesto "S. 82" che, tuttavia, si era spinto abbastanza per essere arrivato da Elmas fino al deserto del Sahara».

Canu riferisce anche di aver appreso che nella mattinata seguita al lancio, il Bosco era stato catturato, ancora vivo, dall'Amministratore Generale del Nord Sahara; aveva avuto anche la testa spaccata. In giornata era stato trasportato in aereo ad Algeri.

«Mi interessai della sorte del capitano Bosco» conclude il Canu «a mezzo del comandante del campo di concentramento, un maggiore francese il quale mi fece sapere, di ritorno da Algeri, che il capitano Bosco era stato ricoverato all'ospedale Maillot di Algeri e che in seguito morí ed era stato sepolto nel cimitero degli italiani.»[31]

La pattuglia *Graff* era stata individuata alcune ore dopo il lancio, ed il comandante decise perciò di rinunciare alla missione cercando, divisi gli uomini in gruppi, di guadagnare le linee italo-tedesche in Tunisia. Furono catturati poco dopo, essendo però riusciti a minare un tratto di ferrovia ed a provocare il deragliamento di un treno. Una sorte pressoché analoga fu riservata alla pattuglia *Varutti*.

[31] Pariset, D., *op. cit.*, pp. 234-238.

Progetto guerriglia

L'abbandono della Tunisia, e con esso dell'ultimo lembo di terra africana, addensava ormai la minaccia nemica direttamente sul territorio nazionale, ed in particolare sulle tre grandi isole del versante occidentale, da Sud a Nord, la Sicilia, la Sardegna e la Corsica, che era stata nel frattempo da noi occupata militarmente. Consapevole che uno sbarco anglo-americano avrebbe avuto, grazie allo strapotere dei mezzi, notevoli possibilità di successo e di stabilizzazione delle teste di ponte, lo Stato Maggiore studiava la possibilità di impiegare le pattuglie del 10°, lasciate nelle zone occupate, in una attività di guerriglia impostata sul sabotaggio che avrebbe potuto conseguire effetti tanto sul piano strettamente militare, con la distruzione di mezzi, impianti e depositi, quanto su quello psicologico, visto, quest'ultimo aspetto, sia dalla parte del nemico, costretto ad una guerra di nervi come tutte quelle nelle quali l'insidia non è facilmente riconoscibile e può provenire da ogni direzione, e sia dal punto di vista della popolazione sul cui morale la presenza attiva di residue forze nazionali avrebbe avuto un non trascurabile effetto stimolante, portandole anche a collaborare con questa forma di resistenza armata. Riportiamo per intero il documento con il quale l'Ufficio Operazioni II dello Stato Maggiore Esercito impostava il problema:

N/f SEGRETO RISERVATO PERSONALE

STATO MAGGIORE REGIO ESERCITO
- Uff. Operaz. II - Sez. 2ª -

N° 15732 di prot. SEGRETO P.M. 9, lí 19 maggio 1943

OGGETTO: Nuova costituzione del Reggimento.

AL COMANDO DEL 10° REGGIMENTO ARDITI
P.M. 3300

Seguito foglio n. 15725 (odierno)

1) La nuova costituzione del Reggimento indicata nel foglio cui si fa seguito mantiene in vita i preesistenti reparti del Reggimento per continuare ad essere in condizioni in avvenire di effettuare qualsiasi azione di sabotaggio si dovesse palesare necessaria e consente la disponibilità:

— in ognuna delle tre maggiori isole di un reparto complesso capace di agire contro eventuale testa di sbarco nemica: e dall'esterno della testa di sbarco stessa (compagnia terrestre), e dal suo tergo di provenienza dal mare (compagnia da sbarco) e dal suo interno (Cp. speciale);

— a S. Severa di un intero battaglione arditi paracadutisti, specialità che si è dimostrata di maggiore impiego per azioni di sabotaggio a largo raggio ed eventualmente anche in territorio nazionale occupato dal nemico.

2) Perché codesto Comando possa averne norma nella costituzione ed addestramento dei nuovi reparti speciali, si precisa:

a) forza delle compagnie: circa 150 u. ciascuna per la costituzione di 12-15 pattuglie tutte al comando di ufficiali;

b) composizione delle pattuglie: circa 10-15 u. per pattuglia. Fra di esse vi dovranno essere possibilmente:

— uno o due conoscitori della lingua inglese;

— tre o quattro elementi nativi della regione di impiego;

— alcuni buoni nuotatori (per le pattuglie di previsto impiego contro natanti nemici);

— operai specializzati.

c) Impiego

— compito: agire alle spalle delle forze nemiche sbarcate, dopo essere stati da queste oltrepassati, per disorganizzarne l'alimentazione: sabotandone depositi di carburanti e munizioni, collegamenti ed impianti.

L'impiego degli arditi dovrà avvenire per pattuglia. Il personale di ogni pattuglia dovrà risiedere con continuità nel tratto assegnato, sempre in abito civile (appositi documenti speciali di riconoscimento) e con apparenti mansioni non militari (operai, lavoratori, coloni, pescatori, etc.). Ogni pattuglia dovrà crearsi in posto un certo numero di informatori fidati (anche donne, in quanto è da ritenere che il nemico sbarcato farebbe oggetto di eventuali primi arresti e sequestri l'elemento maschile civile, piuttosto che quello femminile) capaci di offrire asilo in caso di bisogno ma soprattutto informazioni.

Materiali ed armamento, di cui al foglio sopra citato, dovranno essere accantonati in luoghi sicuri, creando cioè preventivi depositi (almeno due per ogni pattuglia) perfettamente occultati e noti ai soli componenti la pattuglia. In tali depositi dovranno essere anche riposte le uniformi, da rivestirsi solo prima delle azioni. A cura di ogni pattuglia dovranno inoltre essere creati uno o piú nascondigli sicuri, ove celare il personale durante l'eventuale sbarco nemico, e dai quali uscire poi nelle ore di oscurità per raccogliere informazioni, far capo ai nominati depositi, compiere le azioni previste nei compiti.

d) Addestramento

Dovrà essere svolto l'addestramento attualmente praticato per i normali sabotatori approfondito in relazione ai compiti specifici previsti per le compagnie speciali (intenso allenamento alle traslazioni e operazioni notturne senza suscitare allarme, ricerca e preparazione dei ricoveri e dei depositi, etc.).

Appena nella zona le pattuglie dovranno nel piú breve tempo acquisire la conoscenza minuta e perfetta del terreno soprattutto di notte e perfezionare il loro addestramento con qualche esercitazione da eseguire con le dovute cautele.

Il nuovo assetto previsto per il Reggimento dovrà essere realizzato nel piú breve tempo possibile.

IL TENENTE
AIUTANTE MAGG. IN 1ª
(Francesco Amalfitano)

IL GENERALE CAPO
DEL I REPARTO
F.to MARIO GORLIER [32]

Anche i tedeschi disponevano, quanto meno, di una «compagnia speciale» analoga. Lo desumiamo da un promemoria dello Stato Maggiore Esercito diretto al sottocapo di Stato Maggiore Intendente, avente per oggetto «questioni particolari inerenti il 10° arditi», e che è interessante anche perché auspica l'adozione di un tipo di arma specificamente adatta ad un certo tipo di operazioni. Un paragrafo dice testualmente:

[32] USSME, ds. *10° regg.to arditi*, prot. 15732 del 19 maggio 1943, da Stato Maggiore R.E. - Ufficio Operazioni II a Com.do 10° regg.to arditi, f.to Capo I Reparto, gen. Mario Gorlier.

«Fucili con dispositivo silenziatore. La compagnia speciale germanica operante in Sardegna è dotata di fucile con dispositivo silenziatore. La disponibilità di tale arma sarebbe assai utile per i nostri sabotatori; peraltro, poiché la nostra industria non è attrezzata a tale produzione, la soluzione piú rapida sarebbe ottenere una fornitura dalla Germania di alcune centinaia di esemplari con congrua scorta delle apposite munizioni.»[33]

Nella nostra ricerca presso l'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, abbiamo rinvenuto un altro documento, successivo di 12 giorni al precedente, redatto dal comando Forze Armate della Sicilia, in base al quale venivano date le disposizioni per la costituzione di una «compagnia arditi speciale», articolata su 12 pattuglie di 12 uomini ciascuna al comando di un ufficiale subalterno. Gli ordini ricalcavano pienamente le direttive impartite dallo Stato Maggiore. Per quanto riguardava le dotazioni di reparto, si disponeva che ogni pattuglia dovesse avere:

— 12 mine anticarro;
— 12 bottiglie anticarro;
— le prescritte dotazioni per armi individuali;
— viveri di riserva per cinque giorni;
— 112 pacchetti di medicazione di riserva;
— 50 bombe a mano di riserva.[34]

Circa un mese prima dello sbarco alleato in Sicilia, il 10° reggimento arditi aveva acquisito una nuova struttura organica su quattro battaglioni - i primi due stanziati rispettivamente in Sardegna (con base principale a Bosa Marina) e Sicilia, il III ed il neo-costituito IV a Santa Severa - ognuno articolato su tre compagnie la cui denominazione e numerazione ordinativa non corrispondeva piú a quella iniziale, sia per la ricostituzione di alcune e la loro destinazione ad altro battaglione diverso dall'originario e sia per l'avvenuta formazione delle «compagnie speciali».[35] Sempre nello stesso periodo, fra il 10 giugno ed il 1° luglio, da parte dello Stato Maggiore Esercito si sanzionava la costituzione di altre quattro compagnie.[36] Riportiamo nella nota

[33] USSME, ds. *10° regg.to arditi*, prot. 19699 del 22 giugno 1943, da Stato Maggiore R.E. - Ufficio Operazioni II a Sottocapo di Stato Maggiore Intendente.
[34] USSME, ds. *10° regg.to arditi*, prot. 005558/OM del 31 maggio 1943, da Comando Forze Armate Sicilia a comandi dipendenti.
[35] La formazione organica del 10° regg.to arditi, alla data del 5 giugno 1943, era la seguente: I btg. (102ª cp. da sbarco, 123ª cp. terrestre, 110ª cp. speciale); II btg. (112ª cp. da sbarco, 113ª terrestre, 120ª cp. speciale); III btg. (122ª cp. da sbarco, 133ª cp. terrestre, 130ª cp. speciale); IV btg. (101ª cp. paracad., 111ª cp. paracad., 121ª cp. paracad.). (USSME, ds. *10° regg.to arditi*, prot. 0072620/3 del 5 giugno 1943, da Stato Maggiore R.E. - Ufficio Ordinamento a Comando XXVII Corpo d'Armata ed enti vari, f.to il Sottocapo di Stato Maggiore Intendente Mariotti.)
[36] Le compagnie erano: 110ª speciale - 120ª speciale - 130ª speciale (*che però non sarebbe mai stata costituita*); 133ª terrestre. (USSME, ds. *10° regg.to arditi*, prot. 0078910/3 del 20 luglio 1943, da Stato Maggiore R.E. - Ufficio Ordinamento a Comando Forze Armate Sicilia e Sardegna, f.to il Capo del II Reparto col. Battaglini.)

in calce al capitolo un elenco degli ufficiali in forza al reggimento alla data del 1° maggio 1943. Confidiamo con ciò di fare, oltre che opera di precisazione storica, anche cosa gradita a quanti in essi si ritroveranno od a coloro che vi troveranno il nome di un familiare, nonché di richiamare alla memoria il ricordo di colleghi il cui nominativo poteva essersi sbiadito col trascorrere degli anni.[37]

[37] Elenco ufficiali effettivi al reggimento alla data del 1° maggio 1943 (USSME, ds. 10° *regg.to arditi*):

Grado	Cognome e	Nome	Carica ricoperta
	COMANDO DI REGGIMENTO		
colonn.	GAZZANIGA	Renzo	comandante del rgt.
t. col.	BERSANI	Carlo	a disposizione
t. col.	ZOPPOLATO	Pietro	istr. automobilismo
magg.	ABELTINO	Antonio	aiut. maggiore in 1ª
magg.	NAPPI	Camillo	add. uff. matricola
capit.	GENIOLA	Giorgio	com.te nucleo CC.RR.
capit.	STASIO	Francesco	capo uff. amministraz.
capit.	DATTOLI	Giovanni	uff. add. ai materiali
capit.	DE NICOLA	Aldo	add. uff. ris. uff.li
capit.	MISITANO	Francesco	add. ai rifornimenti
tenente	CONTI	Giuseppe	dirett. lanci aereo
tenente	PLINI	Enrico	istr. esplosivi
tenente	GIOIA	Gialma	istr. collegamenti
tenente	AGLIO	Giovanni	add. al vettovagliam.
ten. med.	CROSIGLIA	Giorgio	dir. serv. san. regg.le
tenente	AMALFITANO	Francesco	a disposizione
tenente	VISMARA	Carlo	capellano militare
s. ten.	FRECCERO	Mario	com.te Rep. Servizi
	I BATTAGLIONE		
	Plotone Comando		
t. col.	BOSCHETTI	Guido	comandante del btg.
capitano	RIZZELLI	Luigi	vice com.te del btg.
capitano	TIEZZI	Pietro	uff. a disposizione
tenente	RAPACCINI	Ugo	aiuto maggiore in 2ª
tenente	COLETTI	Gino	add. ai rifornimenti
s. ten.	STEFANUCCI	Dante	add. uff. amm.ne
s. ten.	ANGELETTI	Armando	servizio sanitario
	101ª compagnia		
capitano	BALIVA	Mario	comandante
capitano	BUSSOLI	Alfredo	vice comandante
tenente	DI TOMMASO	Luigi	com.te patt. arditi
tenente	FABBRI	Italo	com.te patt. arditi
s. ten.	PIZZINIACO	Salvatore	com.te patt. arditi
s. ten.	GARAU	Pasquale	com.te patt. arditi
s. ten.	DI MAMBRO	Antonio	com.te patt. arditi
s. ten.	ORAZI	Nazzareno	com.te patt. arditi
	102ª compagnia		
capitano	OCCHETTI	Giuseppe	comandante
capitano	CATI	Pio	vice comandante
tenente	FERO	Pasquale	com.te patt. arditi
tenente	BETTI	Mario	com.te patt. arditi

I BATTAGLIONE (segue)

Grado	Cognome e	Nome	Carica ricoperta
tenente	ALEOTTI	Claudio	com.te patt. arditi
tenente	SUPPI	Egome	com.te patt. arditi
s. ten.	CAMPETTI	Alessandro	com.te patt. arditi
s. ten.	FERRUZZI	Omero	com.te patt. arditi
	103ª compagnia		
capitano	CORSINI	Pietro	com.te e com.te 1ª patt.
capitano	BENATI	Arrigo	vice comandante
tenente	BIGGIO	Mario	com.te 2ª patt. arditi
tenente	GERBI	Giuseppe	com.te 3ª patt. arditi
tenente	ASCENZIONI	Aldo	vice com.te 3ª patt. arditi
tenente	BRIGANTI	Sigfrido	vice com.te 2ª patt. arditi
tenente	GERI	Luigi	vice com.te 1ª patt. arditi
ten. med.	SERARCANGELI	Delio	servizio sanitario
s. ten.	SPAMPINATO	Carlo	patt. arditi

N.B. Le attribuzioni degli incarichi in seno alle pattuglie sono state fornite direttamente all'autore dal generale Corsini.

II BATTAGLIONE

Grado	Cognome	Nome	Carica ricoperta
	Plotone Comando		
maggiore	MARCIANÒ	Vito	comandante del btg.
s. ten.	SALVADORI	Adriano	aiut. maggiore in 2ª
tenente	COSTANZO	Giovanni	add. rifornimenti
s. t. med.	MASSARA	Corrado	servizio sanitario
s. ten.	LOMBARDI	Gino	add. uff. amm.ne
	111ª compagnia		
capitano	BONCIANI	Carlo	comandante
capitano	BINI	Eleo	vice comandante
tenente	VALENTE	Eugenio	com.te patt. arditi
tenente	GIULIATTINI	Renato	com.te patt. arditi
tenente	GASTALDI	Italo	com.te patt. arditi
s. ten.	MANGIA	Biagio	com.te patt. arditi
s. ten.	DONNINI	Domenico	com.te patt. arditi
s. ten.	TRINCAS	Aldo	com.te patt. arditi
s. ten.	APOSTOLO	Gino	com.te patt. arditi
s. ten.	SOLINAS	Domenico	com.te patt. arditi
s. ten.	FELICI	Rodolfo	com.te patt. arditi
s. ten.	RIZZO	Antonino	com.te patt. arditi
	112ª compagnia		
capitano	PARIS	Paolo	comandante
tenente	SALEMI	Massimo	vice comandante
tenente	GHINASSI	Antonio	com.te patt. arditi
tenente	POLLI	Giovanni	com.te patt. arditi
tenente	ARTONI	Cesare	com.te patt. arditi
tenente	LUONGO	Antonio	com.te patt. arditi
tenente	PASQUETTI	Umberto	com.te patt. arditi
s. ten.	GIUFFRÈ	Italo	com.te patt. arditi
s. ten.	MORGANTE	Alessandro	com.te patt. arditi
s. ten.	BARDUCCI	Alici	com.te patt. arditi
s. ten.	RUSSO	Manlio	com.te patt. arditi
s. ten.	RIGHINI	Alberto	com.te patt. arditi
	113ª compagnia		
capitano	ZUPPETTA	Ciro	comandante

II BATTAGLIONE (segue)

Grado	Cognome e	Nome	Carica ricoperta
capitano	PARADISI	Romolo	vice comandante
tenente	FRIOZZI	Riccardo	com.te patt. arditi
tenente	BACHIDDU	Danilo	com.te patt. arditi
tenente	TAINI	Pietro	com.te patt. arditi
tenente	DUSE	Edgardo	com.te patt. arditi
tenente	LUCIANÒ	Saverio	com.te patt. arditi
s. ten.	BARTOLOZZI	Dante	com.te patt. arditi
s. ten.	SPERANZON	Raimondo	com.te patt. arditi
s. ten.	FINELLI	Oddino	com.te patt. arditi
ten. med.	VIRGILIO	Antonio	servizio sanitario

III BATTAGLIONE

Grado	Cognome	Nome	Carica ricoperta
	Plotone Comando		
maggiore	RICCITELLI	Tacito	comandante del btg.
tenente	PANEBIANCO	Mariano	aiut. maggiore in 2ª
s. ten.	MONTUORO	Domenico	add. rifornimenti
tenente	SPREGA	Ernesto	add. uff. amm.ne
ten. m.	MULÈ	Filippo	servizio sanitario
	121ª compagnia		
capitano	GALIMBERTI	Enzo	comandante
capitano	CARAMANNO	Angelo	vice comandante
tenente	CARNAROLI	Alberto	com.te patt. arditi
s. ten.	ERLINGHER	Remo	com.te patt. arditi
s. ten.	DE SPAGNOLIS	Domenico	com.te patt. arditi
s. ten.	STIMOLO	Luigi	com.te patt. arditi
s. ten.	BLANDI	Angelo	com.te patt. arditi
s. ten.	MORONE	Spartaco	com.te patt. arditi
s. ten.	GAROFALO	Giuseppe	com.te patt. arditi
s. ten.	TRAVERSO	Augusto	com.te patt. arditi
s. ten.	ZANETTIN	Bruno	com.te patt. arditi
s. ten.	BERTOLI	Angelo	com.te patt. arditi
s. ten.	CORAZZA	Ruggero	com.te patt. arditi
s. ten.	CELENTANO	Rosario	com.te patt. arditi
s. ten.	CAROCCI	Alberto	com.te patt. arditi
s. ten.	CANNARA	Carlo	com.te patt. arditi
s. ten.	MISTICHELLI	Ennio	com.te patt. arditi
s. ten.	FORNASIER	Mario	com.te patt. arditi
s. ten.	DI STASIO	Giuseppe	com.te patt. arditi
s. ten.	PEDRINI	Attimo	com.te patt. arditi
s. ten.	BUSETTO	Franco	com.te patt. arditi
s. ten.	ZOFFI	Terenzio	com.te patt. arditi
capitano	SCORDIA	Sergio	comandante
tenente	RICCIO	Enrico	vice comandante
tenente	PONTRANDOLFI	Pietro	com.te patt. arditi
tenente	TRETTENE	Domenico	com.te patt. arditi
tenente	INGRAVALLO	Alfredo	com.te patt. arditi
tenente	SIRACUSANO	Enrico	com.te patt. arditi
s. ten.	CHERSI	Lucio	com.te patt. arditi
s. ten.	VOLPE	Nicola	com.te patt. arditi
s. ten.	FUSCO	Luigi	com.te patt. arditi
s. ten.	MASSA	Paolo	com.te patt. arditi
s. ten.	LIZZA	Roberto	com.te patt. arditi
s. ten.	LANDI	Luigi	com.te patt. arditi
s. ten.	PIRINI	Giuseppe	com.te patt. arditi
s. ten.	MARZO	Giulio	com.te patt. arditi

III BATTAGLIONE (segue)			
Grado	Cognome	Nome	Carica ricoperta
s. ten.	DI LORENZO	Rosario	com.te patt. arditi
s. ten.	SPOLIDORO	Rurik	com.te patt. arditi
s. ten.	MASUCCI	Alfonso	com.te patt. arditi
s. ten.	FINOCCHIARO	Valerio	com.te patt. arditi
s. ten.	RIZZETTO	Ezio	com.te patt. arditi
s. ten.	SOLINAS	Giovanni	com.te patt. arditi
	123ª compagnia		
capitano	CAPOZZA	Gaetano	comandante
capitano	BUSSOLI	Gabriele	vice comandante
tenente	ROTUNNO	Carlo	com.te patt. arditi
s. ten.	MIELE	Michele	com.te patt. arditi
s. ten.	LITARDI	Claudio	com.te patt. arditi
s. ten.	FERRARI	Domenico	com.te patt. arditi
s. ten.	SIRRI RUBES	Raffaele	com.te patt. arditi
s. ten.	CORRENTI	Antonio	com.te patt. arditi
s. ten.	BERNARDI	Gastone	com.te patt. arditi

In azione con gli arditi dell'Aeronautica

Giugno era anche un mese fervido di attività operativa. Il giorno 9, i resti della 111ª e della 101ª compagnie paracadutisti, già del II e del I battaglione, raggiungevano l'aeroporto di Miramare di Rimini dove si univano ai sabotatori del battaglione ADRA (Arditi Distruttori Regia Aeronautica). I due Stati Maggiori, quello dell'Esercito e quello dell'Aeronautica, avevano concepito una massiccia operazione congiunta di sabotaggio da effettuarsi contro gli aeroporti del Nord Africa dove i velivoli anglo-americani stavano piú fittamente concentrandosi per l'attacco alla Sicilia. I decolli sarebbero avvenuti da basi diverse, a seconda delle destinazioni previste: Salon-en-Provence e Decimomannu per gli obiettivi in Algeria, Gerbini (Catania) per quelli della zona di Tripoli ed Iráklion (Creta) per quelli della zona di Bengasi. L'operazione, alla cui direzione era preposto il generale di divisione aerea Cappa – coadiuvato per la parte tecnica dal tenente colonnello pilota Klinger – assegnava alle pattuglie del 10° arditi questi obiettivi: – tenente Di Tommaso: aeroporti di Benina 1 e 2 (Bengasi); – sottotenente Rizzo: aeroporto di Oulmene (Algeria); – sottotenente Pizzianico: aeroporto di Castel Benito (Tripoli); – sottotenente Giuliattini: aeroporto di La Senia (Orano). Gli obiettivi costituiti dagli aeroporti di Benina e da quello di Castel Benito erano comuni anche ad alcune pattuglie ADRA.[38]

I decolli avevano luogo fra le 19,30 e le 21,30 del 13 giugno a bordo di velivoli S. 82 e, per quanto riguardava le pattuglie del 10° arditi, con questa successione: pattuglia *Di Tommaso* da Iráklion ore

[38] ARENA, N., *Aquile senza ali*, Milano, Mursia, 1970, p. 184.

19,30, lancio effettuato ore 23,15; pattuglia *Giuliattini* da Salon-en-Provence ore 20,05, lancio effettuato ore 02,10 del 14 giugno; pattuglia *Rizzo* da Decimomannu ore 21,30, lancio effettuato ore 00,05 del 14 giugno. La pattuglia *Pizzianico*, insieme ad altre due delle tre pattuglie ADRA confluite sull'aeroporto di Gerbini, non potevano decollare perché i due S. 82 destinati al loro trasporto venivano distrutti in mattinata nel corso di un bombardamento nemico sull'aeroporto.

L'intera missione, tanto per gli uomini dell'Esercito quanto per quelli dell'Aeronautica, era destinata a fallire. Un fortissimo vento in quota ed al suolo, su tutte le zone di lancio, aveva provocato numerose fratture e distorsioni agli arti (uno degli ADRA, rimasto gravemente ferito nell'impatto al suolo, moriva successivamente per le complicazioni sopravvenute e per la mancanza di cure tempestive) ed anche la dispersione di gran parte dei materiali necessari per eseguire le azioni. Erano andati soprattutto perduti i contenitori per acqua potabile, riducendosi questa a quella delle sole borracce individuali, ed è noto che con poca acqua, in Africa, si va anche poco lontano. Durante la loro ricerca, alcuni arditi si imbattevano in bande armate di arabi con le quali si avevano conflitti a fuoco, con feriti da ambo le parti il che, fra l'altro, determinava la diffusione dell'allarme in tutto il territorio. In fase di preparazione, inoltre, c'era stata anche non poca incompletezza e frettolosità, carenza di elementi informativi, errori di rotta e di riconoscimento delle zone.[39] Si pensi che i componenti delle pattuglie non avevano la minima conoscenza degli obiettivi prescelti per il sabotaggio, né avevano potuto condurre uno studio approfondito delle carte topografiche dei luoghi che, per – molto discutibili – motivi di sicurezza erano state rese disponibili solo il giorno prima dell'azione.

Le misure adottate erano state però negligentemente disattese con il consentire che gli uomini, durante i giorni di permanenza a Rimini, anziché rimanere in stretto isolamento come è prassi in queste circostanze (e, una volta impossibilitati ad avere contatti con l'esterno, allora sí che si sarebbero potute distribuire le famose carte e tutta l'altra documentazione indispensabile, dando in tal modo possibilità al personale di immergersi e concentrarsi nello studio dei particolari) si dessero alla bella vita. Al Grand Hôtel si ballava, c'era una fioritura di bellissime donne, molto disponibili; i ragazzi del resto erano giovani, forse fra qualche giorno avrebbero rischiato la pelle... perché resistere? Il discorso ha una sua logica, visto sotto una certa prospettiva. Lo ha di meno quando si tenga conto delle dichiarazioni fatte da alcuni arditi al rientro dalla prigionia, che asserivano di aver riconosciuto in taluni degli ufficiali inglesi che li interrogavano alcuni degli accompagnatori

[39] Fra i tanti, questo potrebbe sembrare un particolare di minor rilievo, ma certamente tale non sembrerà a chi ha diretta esperienza di certe cose: proprio nei giorni immediatamente precedenti la partenza per l'azione, che avrebbe comportato il marciare per chilometri e chilometri su terreno impervio, erano state distribuite agli ADRA scarpe nuove, belle dure e rigide, l'ideale per vesciche, calli, duroni, gonfiori, ecc.

delle generose sirene danzanti di Rimini. Ma a parte queste macroscopiche lacune organizzative, c'era anche dell'altro. Un dato incontrovertibilmente certo è che la sorpresa era venuta completamente a mancare. Fin dalle 9,10 del 14 la radio inglese di Apollonia aveva trasmesso in chiaro a tutti i reparti della difesa che un centinaio di paracadutisti erano atterrati fra Bu Amud e Bengasi, dando l'ordine di catturarli e di ucciderli. Altri arditi riferirono, al ritorno in patria dopo la guerra, che chi li aveva interrogati conosceva benissimo i nominativi di tutti i comandanti di pattuglia, compresi quelli rimasti bloccati a Gerbini. «Come mai Carraretto non è con voi?», si era sentito chiedere uno dei ragazzi, dopo la cattura, con riferimento al sergente dell'ADRA comandante di una delle pattuglie che avrebbero dovuto decollare appunto dalla Sicilia.[40] A proposito del bombardamento di questa pista, suona molto singolare che, all'improvviso, e proprio quel giorno, fosse stata decisa un'incursione aerea su quella che era in effetti solo una pista e per giunta abbandonata da tempo.

Al rientro dalla prigionia, tutti i paracadutisti affermarono che, dovunque, avevano avuto la sensazione precisa di «essere attesi». Da Iráklion, con lo stesso S. 82 sul quale viaggiavano le pattuglie del tenente Di Tommaso del 10° arditi e del tenente Baccaro dell'ADRA, avevano preso imbarco il maggiore dell'Aeronautica Marco Beltramo ed un non meglio identificato radiotelegrafista con relativo apparecchio con il compito, autonomamente assuntosi – ma è strano che gli fosse consentita tale possibilità, chiunque abbia un minimo di esperienza di attività militari, e soprattutto di questo tipo, non potrà non convenirne – di tenersi nascosto, dopo il lancio e di comunicare poi a mezzo radio i risultati delle azioni delle quattro pattuglie decollate da Iráklion. I due venivano catturati fra i primi, poco dopo il lancio, e le circostanze nelle quali la cattura era avvenuta lasciarono sempre notevoli dubbi e perplessità in tutti i partecipanti.[41] Alcuni anni dopo, un settimanale pubblicava un articolo rievocativo (a firma di Franco Pagliano) nel quale, fra l'altro, testualmente si poteva leggere:

> «...delle 4 pattuglie lanciate nei pressi di Bengasi, si sa che due vennero subito catturate. Si è detto che questo si verificò in seguito a tradimento: abbiamo potuto accertare che effettivamente dopo la guerra fu presentata al Tribunale Militare una denuncia a carico di un ufficiale superiore che però, anche se con formula molto ambigua, fu prosciolto in istruttoria.»[42]

È questo uno fra i tanti, troppi «misteri» della nostra guerra, la cui vera storia, da questo punto di vista, è ancora tutta da scrivere, se mai a qualcuno sarà data questa possibilità. L'*Intelligence Service*, certo, doveva aver lavorato bene, e ciò rientrava nella sua sfera di competenza. Ma è indubbio che qualcuno doveva avergli dato una mano, ed anche robusta, in quella come in tante altre circostanze. Sotto questo punto di vista ci sembrano patetici, quando non meritevoli di altra aggettivazione, gli sforzi che continuano a fare alcuni storici, o presunti tali, per denegare la collusione col nemico che, a vari livelli e soprattutto a quelli piú elevati, si è avuta durante l'ultimo conflitto.

La notte del 26 giugno, il ten. colonnello Klinger, con altri piloti e specialisti dell'Aeronautica, atterrava con un trimotore da trasporto S. 75 nel deserto cirenaico, nel luogo convenuto per il recupero degli arditi impegnati nella zona di Bengasi. Attesero tutta la notte, con le armi in pugno, fino alle prime luci dell'alba, allorché furono costretti a rientrare. I sabotatori erano ormai tutti dietro i reticolati di un campo di concentramento, meno due ADRA che, da soli e dopo varie vicissitudini, erano riusciti a penetrare nell'aeroporto di Benina Nord distruggendo decine di aerei e notevoli quantità di materiali. Fu una splendida azione, che da sola ripagò gran parte del negativo esito dell'intera operazione, e della quale parleremo piú in dettaglio nelle prossime pagine, allorché ci occuperemo dei sabotatori dell'Aeronautica.

Sicilia

Il 10 luglio iniziava l'invasione della Sicilia. Già nella seconda decade di maggio il II battaglione del 10° reggimento arditi, al comando del maggiore Marcianò, era stato trasferito sull'isola a disposizione del comando della 6ª armata. Il comando di battaglione era dislocato ad Acireale insieme con la 113ª compagnia, per un totale di 180 elementi con 19 mitragliatrici Breda 37 da 8 mm e 7 fuciloni «Solothurn» montati sulle camionette; la 112ª compagnia era, con 104 uomini, a Santa Maria La Scala e la 120ª compagnia speciale, su 66 arditi, a Capo Molino. La 113ª compagnia doveva svolgere funzioni di vigilanza mobile e pronto intervento su chiamata, azione antiparacadutista, sabotaggi nelle retrovie nemiche; la 112ª e la 120ª, oltre a concorrere anch'esse all'attività antiparacadutistica, erano preposte alla messa fuori uso di mezzi corazzati e, laddove superate da questi, all'attivazione di operazioni di guerriglia e sabotaggio.[43] Le pattuglie del battaglione entrarono subito in azione, nel clima di confusione, cedimento e disfattismo che regnavano ovunque, nell'ambiente militare come in quello civile, tranne rarissime eccezioni. La sera del 13 luglio due pattuglie di camionettisti accorrevano d'urgenza in una zona nei pressi di Acireale, fra Aci S. Antonio e Piano d'Api, dove era stato segnalato l'atterraggio di un nucleo di paracadutisti nemici. Trascriviamo il rapporto del maggiore Marcianò sull'azione:

[40] PARISET, D., *op. cit.* p. 243.
[41] ARENA, N., *op. cit.*, pp. 185-186.
[42] Il settimanale in questione è «Candido» del 9 novembre 1958 (riportato da PARISET, D., *op. cit.*, p. 244).

[43] POSTIGLIONI, G., *op. cit.*, pp. 878-879.

«Alle ore 21,45 del 13 luglio 1943 mi veniva segnalato telefonicamente dal Comando del 102° battaglione costiero che il posto di blocco di Aci S. Antonio aveva avvertito della presenza di un nucleo di paracadutisti nemici, 15 certamente veduti calare, nella zona di Aci S. Antonio, lanciati dal cielo alle ore 22 circa. Impartivo subito disposizione che due pattuglie camionette si recassero sul posto, mentre altre pattuglie rastrellavano le adiacenze di Acireale.

«Compito:

a) portarsi nella zona di lancio dei paracadutisti nemici;

b) delimitare il campo di lancio, accerchiandolo;

c) procedere al minuzioso rastrellamento della zona, stringendosi verso il centro;

d) eliminare o catturare il nemico.

«Le pattuglie partivano alle ore 23,15; iniziavano l'azione alle ore 24.

«Delimitata la zona di lancio (Aci S. Antonio - Piano d'Api) e preso un appropriato schieramento, detti ordine al grosso delle pattuglie di sostare sulle posizioni fino all'alba in quanto il terreno, nella totalità fitti vigneti, era favorevole ad agguati da parte del nemico; mentre adibii una mezza pattuglia mobile alla vigilanza dell'esterno dello schieramento per impedire ad elementi rimasti fuori dallo stesso di sorprendere il grosso e a quelli dell'interno di uscire attraverso le maglie.

«All'alba detti l'ordine di iniziare il rastrellamento. Le pattuglie subito dopo prendono contatto con gruppi isolati di paracadutisti nemici, che all'intimazione di resa rispondono con munito fuoco di fucileria e mortaio da 81. Gli arditi si lanciano allora sopra ai nuclei che, quantunque in posizioni già organizzate nella notte, superando ogni ostacolo e incuranti del fuoco avversario riescono con un susseguirsi di azioni isolate corpo a corpo con bombe a mano e colpi di pugnale a ridurre al silenzio, catturando prigionieri e uccidendone altri 4 durante il combattimento. Sono stati catturati anche un mortaio da 81, armi individuali, munizioni e bombe a mano. Le operazioni di rastrellamento terminano alle ore 10,45 del 14. Nessuna perdita sofferta dal btg. in questa azione, salvo qualche piccola contusione curabile all'infermeria del btg. stesso.

«Questo, mercè l'azione decisa degli arditi tutti e la natura del terreno che ha consentito il mascheramento degli uomini che attaccavano.

«Al termine dell'azione è stato accertato trattarsi di 20 paracadutisti nemici facenti parte di una formazione lanciata nella piana di Catania, formata da varie squadre dotate di mortai da 81.

«I rimanenti sono stati catturati nella giornata ed in quelle che hanno seguito.

«È da segnalare l'entusiasmo degli arditi tutti che insistentemente chiedono di prendere parte all'azione ed il comportamento di molti durante l'azione, nella quale incuranti del rischio e del fuoco, si slanciano contro il nemico agguerrito, costringendolo alla lotta corpo a corpo ed alla resa.

F.to Maggiore Marcianò»[44]

Il giorno dopo, altro fatto d'arme, quello al ponte di Primosole sul fiume Simeto, sempre nella piana di Catania, ad una decina di chilometri a Sud della città. Una pattuglia di arditi in servizio di sorveglianza stabiliva un collegamento con un battaglione tedesco di paracadutisti del 3° reggimento della 1ª divisione[45] impegnato duramente nel mantenimento del ponte contro circa 300 paracadutisti inglesi armati di tre pezzi controcarro, gente in gamba anche questa e decisa a tutto.[46] Era un confronto di prima qualità. Sono le 21; è già buio. Il comandante tedesco, colonnello Nteris, avvicina il s. tenente Donía, comandante della nostra pattuglia, e gli dice: «Senta, la nostra situazione è preoccupante, il ponte è praticamente in balía del nemico, bisogna che ricacciamo gli inglesi. Noi da soli non ce la facciamo assolutamente. Ci dareste una mano? Ci occorre gente di primissimo ordine; già sappiamo chi sono gli arditi del maggiore Marcianò».[47] Donía informa via radio il suo comandante di battaglione, che invia subito tre pattuglie con due camionette ciascuna al comando del capitano Paradisi. Giunto rapidamente sul posto, Paradisi concerta con Nteris di sfruttare al massimo la velocità dei mezzi e le loro armi di bordo in modo da portare lo scompiglio nelle file del nemico, respingerlo e ricacciarlo sulle posizioni di partenza. È il vero compito degli assaltatori, un ritorno di 25 anni indietro, alle «fiamme nere» dei reparti d'assalto su Col Moschin, sull'Asolone, sul Pertica, a Falzé di Piave. Dopo un contrattacco del battaglione tedesco, le pattuglie si lanciavano nella mischia, oltrepassando il ponte ed incalzando il nemico che, sorpreso, si dava alla fuga raggiungendo le colline di Bivio Iazzotto dove evidentemente erano dislocati altri reparti. Cosí prosegue il rapporto del comandante di battaglione:

«Le pattuglie, dopo aver serrato sotto, lasciavano le macchine ed a piedi, infiltrandosi, attaccavano le nuove posizioni nemiche. Alcuni colpi di mortaio tirati sulla strada producevano l'incendio di quattro camionette. Il nemico, rianimato da questo fatto, pensando che le pattuglie si sarebbero trovate in difficoltà per svincolarsi, partiva al contrattacco e circondava gli arditi che si erano portati alle macchine per rientrare nelle nostre linee.

«Da questo momento spiccano in modo particolare le doti di valore degli arditi, che, battendosi come leoni, riescono a rompere il cerchio formatosi e, mentre alcuni saltano sulle camionette per portare in salvo quelle rimaste, gli altri, appiedati, combattendo a corpo a corpo, proteggono questo movimento e riescono a rientrare nelle nostre linee.

[44] Il rapporto è incluso in una parte del diario storico del II battaglione, comprensivo del periodo 20 maggio-31 luglio 1943, trasmesso dall'ing. Umberto Postiglioni (corso Aurelio Saffi 7, Genova) all'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, presso il cui archivio trovasi allegato al diario storico del 10° reggimento arditi.

[45] La 1ª divisione paracadutisti tedesca, con il 3° e 4° reggimento, era giunta in Sicilia il 12 luglio, proveniente dalla Francia, ed era stata direttamente paracadutata in due ondate, con un aviolancio spettacolare, a Sud di Catania. La prima ondata, lanciata alle 18,10, comprendeva il 3. reggimento del colonnello Heilmann, la seconda, lanciata alle 20,30, era costituita dal 4° reggimento del ten. colonnello Walther. (Santoni, A., *Le operazioni in Sicilia e Calabria*, Roma, USSME, 1983, pp. 136 e 224, nota n. 5.)

[46] Erano guidati dal capitano Rann ed appartenevano alla brigata aviotrasportata al comando del generale Lathbury, decollata dalla Tunisia la sera del 13 luglio con 107 aerei da trasporto e 17 alianti a rimorchio e 1.856 paracadutisti. A seguito di perdite subíte a causa della contraerea nemica ed... amica, – il convoglio aereo giunse infatti sulla flotta alleata ormeggiata al largo della costa, proprio mentre questa era sotto attacco di bombardieri tedeschi, con conseguenti errori di identificazione –, di incidenti di volo e di errori di navigazione, solo 39 velivoli furono in grado di effettuare il lancio e solo 11 alianti poterono prendere terra entro un raggio di un chilometro e mezzo dal ponte. (Santoni, A., *op. cit.*, p. 236.)

[47] Pariset, D., *op. cit.*, p. 296.

«In questa azione si è particolarmente distinto, oltre a molti arditi, il capitano Paradisi Romolo, che ha saputo col suo contegno fermo, deciso, condurre i propri uomini all'attacco riuscendo a ricacciare il nemico dalle posizioni raggiunte.

«L'azione, che è durata un'ora e 40, è stata violenta ed ha procurato all'avversario numerose perdite, assicurando al battaglione tedesco il possesso del ponte.»

«Le perdite subíte dalle pattuglie [*5 morti, di cui due ufficiali, 4 feriti e 16 dispersi*] dimostrano come sia stato duro il combattimento e come gli arditi si siano battuti, destando l'ammirazione del comandante tedesco che si è ripetutamente compiaciuto, ringraziando sentitamente per l'aiuto portatogli in un momento delicatissimo.

F.to Maggiore MARCIANÒ»[48]

I paracadutisti britannici erano costretti ad abbandonare la riva meridionale del Simeto e ad arroccarsi sulle alture vicine.

La situazione in Sicilia andava deteriorandosi sempre piú rapidamente; entro il 24 luglio Palermo e l'intera Sicilia occidentale erano in mani alleate, in quella che il generale americano Keyes doveva definire, non a torto, «una comoda passeggiata».[49] Gli arditi del 10° continuavano a rappresentare un'oasi di coerenza, senso del dovere, dignità, in un contesto ammorbato sempre piú dal tanfo dello squagliamento generale, della resa senza combattere. Oltre che con il nemico, dovevano lottare con le masse di disertori e di sbandati di ogni arma e grado, cercando di riunirli e riordinarli nei centri-raccolta, mentre il dito accarezzava istintivamente il grilletto, anche se non metteva conto lo sprecare pallottole per questa marmaglia; e poi ce ne sarebbero volute troppe, tanti erano i protagonisti di questa Caporetto sicula, molto piú ignobile e sconcia di quella di 26 anni prima.

Alcune pattuglie venivano paracadutate per azioni di sabotaggio: ricordiamo i nomi dei loro comandanti, Belletti, Felici, Pizzianico, Bussoli, Artoni. Erano cosí sabotati un ponte, una batteria antiaerea ed alcuni depositi di munizioni. Poca cosa, certo, di fronte alla strapotenza alleata. Ma, perdio, si fosse almeno fatto vedere che c'erano anche gli italiani a battersi in difesa della loro terra; non si poteva continuare ad arrossire di fronte a tedeschi, inglesi, americani, a tutto il mondo. Ciò che aveva colpito dolorosamente gli uomini in queste azioni, ancor piú del piombo nemico, era stata l'assoluta mancanza di appoggio da parte della popolazione locale, che arrivò perfino a negare l'acqua ed, in qualche caso, ad avvertire il nemico della presenza dei militari.

[48] USSME, ds. *II btg.*, contributo Postiglioni. L'episodio è rievocato anche nel bel volume *Squadrone F* (Firenze, Vallecchi, 1946 e riedito nel 1981 a cura della brigata paracadutisti *Folgore*) di Carlo Bonciani, comandante della 111ª compagnia del 10° arditi. Oltre al maggiore Marcianò, furono decorati di medaglia d'argento il capitano Paradisi, il tenente Friozzi, il tenente Taini, l'ardito Cironi, il tenente Duse e l'ardito Maccarone, questi ultimi due «alla memoria». 8 medaglie di bronzo ed una croce al v.m. premiarono altri protagonisti del violento combattimento.

[49] *U.S. Army in World War II – Sicily and the surrender of Italy*, a cura di A.N. Garland, H. McGraw Smith, M. Blumenson, Washington, 1965, p. 255, e JACKSON, W.G.F., *La battaglia d'Italia*, Milano, Garzanti, 1978, p. 79.

La pattuglia del sottotenente Apostolo, lanciata nelle retrovie nemiche il 22 luglio, ebbe il compito di attaccare un grosso campo d'aviazione nella zona di Licata e di distruggere quanti piú aerei fosse possibile. Con il comandante, c'erano 9 arditi, tutti della vecchia 111ª compagnia. Giunto l'aereo sulla zona di lancio, a 350 metri di quota, il direttore di lancio sottotenente Argento diede il «via!».

Dopo cinque giorni trascorsi sabotando linee elettriche e telefoniche (l'aeroporto si era rivelato ancora in fase di allestimento), gli arditi venivano catturati dopo un breve conflitto a fuoco. Sotto interrogatorio, Apostolo tirò fuori un cumulo di dati inventati, ma ad un certo punto venne interrotto, tra il sarcastico ed il divertito, dall'ufficiale inglese: «Bene, m'accorgo che non è lo spirito che fa difetto agli italiani» [*Apostolo, tra l'altro, aveva dichiarato di chiamarsi Ludovico Ariosto*], «però nemmeno noi ne siamo sprovvisti. Ora tocca a me. Mi ascolti bene: lei è il tenente Gino Apostolo, appartiene alla 111ª compagnia del 10° reggimento arditi con sede a Santa Severa, vicino a Roma. Il suo comandante di reggimento è il colonnello di stato maggiore Renzo Gazzaniga. La 111ª compagnia è agli ordini del capitano Carlo Bonciani. C'è forse qualche inesattezza? Dovreste essere solo cosí cortese da precisarmi come mai avete tardato tanto: sono quattro notti che vi stiamo aspettando su quel pianoro a q. 61».[50]

Il fatto si commenta da solo.

Una delle ultime azioni compiute fu quella del tenente Artoni che, siciliano della zona di Augusta, venne incaricato di effettuare proprio nella zona di casa un sabotaggio ai danni di depositi di munizioni e carburanti e, nel contempo, di raccogliere informazioni sul nemico. Disponiamo dell'intera relazione compilata al rientro da Artoni, attraverso la quale si apprendono interessanti e significativi particolari sia sull'azione sia sull'atmosfera che regnava allora nella Sicilia occupata dal nemico:[51]

10° Reggimento Arditi
II Battaglione
112ª Compagnia

Posta Militare 166, 3/8/1943
XI

Oggetto: *Relazione sull'azione di sabotaggio compiuta nel territorio di Augusta la sera del 1° Agosto 1943 dalla IVª pattuglia arditi della 112ª Compagnia.*

[50] PARISET, D., *op. cit.*, p. 299. L'autore riporta il colloquio dal citato volume di Bonciani, *Squadrone F*, nel quale il comandante della 111ª compagnia riferisce che un racconto analogo, per due casi e due località diverse, gli era stato fatto da tre suoi ex dipendenti – catturati rispettivamente uno in Tunisia e due in Cirenaica – al loro rientro dalla prigionia. Oltre al comandante, componevano la pattuglia *Apostolo* il serg. maggiore Attilio Maria, i capp. maggiori Giuseppe Cicero, Stefano Giannone e Leone Della Rosa, il caporale Achille Caruso e gli arditi Francesco Gullone, Mario Nannini, Francesco Paglina ed Oriello Denti. (POSTIGLIONI, G., *op. cit.*, p. 905.)

[51] USSME, ds. *II btg.*, contributo Postiglioni.

La sera del 31 luglio c.m. in seguito ad ordini ricevuti dal Comandante di BTG, accompagnato dal Comandante di Battaglione stesso e dal mio Comandante di Compagnia, mi recai nella zona di GIARDINI (Albergo Mazarò) dove la mia pattuglia composta di dieci uomini complessivamente, su tre mezzi d'assalto della Regia Marina alle ore 21 prendeva imbarco.

Compiti assegnati erano i seguenti:

— sbarcare nella zona CAMPOLATO - S. CROCE (Augusta);

— distruggere eventuali depositi carburanti, di munizioni, artiglierie e tutti quegli obiettivi che per la loro consistenza fossero adeguati al rischio al quale si esponeva la pattuglia;

— raccogliere notizie sul nemico (ubicazione di artiglierie, ammassamenti di truppa, località ove venivano effettuati sbarchi di materiali e uomini ecc.).

Il mare tranquillissimo ed una lieve foschia davano affidamento per la buona riuscita dell'azione.

Alle ore due circa eravamo in prossimità della zona di sbarco a circa 500-600 metri dalla costa e, presi gli accordi con il Comandante del battello ed avute le ultime istruzioni dal mio Comandante di Compagnia che mi aveva accompagnato, sbarcai colla mia pattuglia con due canotti dirigendomi verso terra.

Probabilmente per un lieve errore di calcolo lo sbarco avvenne in una zona distante circa tre km a Nord dal punto di arrivo. La scogliera ripida ed il mare che ora era piuttosto mosso non mi consentivano il normale sbarco della pattuglia ed infatti uno dei due battelli venne portato al largo da una ondata e l'altro sbattuto sulla scogliera veniva messo fuori uso.

Mi trovai cosí preclusa la via del ritorno via mare e non mi fu possibile sfruttare i tre colombi viaggiatori che mi erano stati consegnati per comunicare notizie sullo sbarco, sull'eventuale azione che avrei compiuta e sul mio ritorno, perché i predetti tre piccioni erano andati a finire a mare.

Risalita la scogliera ripida, in una grotta trovai dei borghesi che dormivano ed interrogatone uno riuscii a stabilire che mi trovavo in contrada CAMPOLATO. Erano circa le ore 3,30 e per raggiungere la località che avevo stabilito per occultarmi dovevo percorrere circa 4-5 km. Era stata scelta la località contrada COLONA dove doveva trovarsi la mia famiglia residente in Augusta.

Tutta la zona era battutissima dagli Inglesi e non potevo attendere il giorno senza correre il rischio di essere certamente scoperto e catturato. Decisi allora di incamminarmi e con marcia celere raggiungere prima del sorgere dell'alba la contrada Colona.

Iniziai il movimento dopo avere inquadrati gli uomini sulla situazione e durante la marcia, mi si presentò occultato sotto gli uliveti un'attendamento inglese. Lo traversai al fianco colla pattuglia in fila, moschetto a tracolla e passo deciso. Nessuna intimazione di fermo mi pervenne dalle sentinelle che, evidentemente, scambiavano la mia pattuglia per una pattuglia inglese e rimanevano tranquille ai loro posti.

Giocando cosí sull'equivoco passai davanti a batterie antiaeree ed altri attendamenti e fu possibile rendermi conto delle dislocazioni nemiche.

Raggiunta all'alba la contrada COLONA presso la mia famiglia trovai nascondiglio per me ed i miei uomini in un magazzino sotto della legna accatastata.

Durante tutto il giorno non mi fu possibile uscire dal nascondiglio perché tutta la campagna era sorvegliatissima dalla polizia inglese. Anche l'ambiente civile era ostile, come mi fu riferito dalla mia famiglia, poiché dopo l'occupazione inglese avevano prese le direttive del paese i vecchi esponenti del partito rosso. Essi collaboravano con le autorità militari inglesi e sono certo che se avessero saputo della mia presenza nella zona mi avrebbero senz'altro denunciato.

Dovetti cosí servirmi di qualche parente e di persona fidata per avere le notizie sul nemico che mi interessavano per compiere la mia azione.

Appresi cosí che la città di Augusta era occupata da truppe di colore inglesi che dormivano nelle abitazioni civili. Che gli Inglesi avevano asportato dalle case tutto il mobilio di valore che, imbarcato su piroscafi, veniva portato via. La ferrovia Siracusa-Augusta-Catania era stata riattivata e che parte del materiale bellico veniva a mezzo di essa inviato sulla linea. Il grosso dei rifornimenti bellici veniva sbarcato a Siracusa con piroscafi ed una minima parte ad Augusta a mezzo di zatteroni; successivamente detto materiale veniva avviato al fronte per la rotabile Siracusa-Catania con numerose autocolonne.

La popolazione residente nelle case di campagna perché sfollata era continuamente sottoposta a controlli della polizia inglese che saltuariamente perquisiva le abitazioni.

Le notizie raccolte sulla ubicazione di obiettivi militari risultano segnate sulla carta al 25 mila consegnata il giorno 1° corrente al Comando di Armata.

Durante il giorno, mentre sostavo nel nascondiglio, venne operata una perquisizione nella contrada che, per fortuna, dato il magnifico occultamento scelto in casa mia, riuscí infruttuoso nei miei riguardi.

Poiché disposizioni severissime, pena la fucilazione, proibivano ai civili di nascondere militari italiani e tedeschi, decisi di eseguire l'azione nella notte ed a mezzo di un giovane studente, mio nipote, appresi che in una località della scogliera vi era una barca abbandonata arredata con remi ed in ottime condizioni di navigabilità. Stabilii di usufruirne per il ritorno ad azione compiuta.

Scelsi come obiettivo tra grossi depositi di munizioni di artiglieria, suddivisi in tre grosse cataste, nascosti fra gli uliveti ed abilmente mascherati che avevo individuati la notte precedente mentre mi trasferivo in contrada COLONA.

Alle 22 circa, dopo avere preparato gli esplosivi adatti mi portai a Sud dell'obiettivo da attaccare e suddivisa la pattuglia in tre nuclei, strisciando e sfruttando le infrattuosità [sic] *della roccia raggiunsi gli obiettivi prestabiliti.*

Essi erano composti da casse di munizioni accatastate e mucchi di proiettili ed a circa un centinaio di metri vi erano piazzati 6 pezzi di artiglieria contraerea dalle canne lunghe rivolte in aria. La sorveglianza era costituita da una sentinella per ogni deposito ed ogni pezzo; passeggiando s'incontravano scambiando a volte qualche parola.

Eludendo la loro vigilanza vennero raggiunti i depositi e collocato l'esplosivo con accenditori a tempo, ci allontanammo per la stessa strada e dopo un largo giro verso Nord raggiungemmo la località della scogliera dove era la barca.

Quando fummo sul posto ci accorgemmo che la barca era stata privata dei remi che qualcuno aveva asportato. Non si poteva intanto indugiare e bisognava ad ogni costo abbandonare la costa prima che avvenisse lo scoppio dei depositi di munizioni. Spingemmo cosí la barca in mare e vogando con dei pezzi di tavola ci allontanammo dalla costa.

Quando fummo al sicuro, erano circa le ore 1,30, una fortissima esplosione ci dette la certezza della riuscita dell'azione. Bisognava ora intraprendere il viaggio di rientro e quando, lavorando coi pugnali, avevamo costruiti dei remi di circostanza colle tavole interne della barca stessa, ci accorgemmo che da alcuni fori che erano stati certamente praticati allo scopo di rendere inutilizzabile la barca entrava l'acqua; allora provvedemmo con fazzoletti, stracci, pezzi di legno a tamponare le falle.

Navigammo tutta la notte molto lentamente e con grande fatica degli uomini alle ore 8 del giorno 1 eravamo al largo di Catania all'altezza della foce del SIMETO. Avevo fatto denudare tutti gli uomini per dare l'impressione che si trattasse di naufraghi e difatti per due volte degli aerei inglesi ci sorvolarono a bassa quota senza molestarci. Avevamo oltrepassata la foce del SIMETO e tentavamo di puntare su Catania quando un vento contrario ci fece retrocedere la barca portandoci nuovamente verso la foce del SIMETO. Gli inglesi da terra accortisi di noi cominciarono a tempestarci con tiri di mortaio che cadevano vicinissimi alla barca. Ci buttammo allora in mare allontanandoci dall'imbarcazione e quando il fuoco cessò raggiungemmo la barca e ci nascondemmo dietro di essa tirandola a nuoto e portandola piú al largo. Rimbarcatici tutti tentammo di riprendere il cammino ma il vento ci riportò nuovamente sotto il tiro. Gli inglesi allora ricominciarono il loro fuoco e fummo costretti a ributtarci in mare seguiti dai colpi di mortaio che davano la caccia all'uomo e dal mitragliamento di un aereo nemico che accortosi della nostra presenza si era abbassato per meglio colpirci.

Non era piú il caso di tentare il reimbarco, ma occorreva guadagnare la costa a nuoto, cosa che facemmo suddivisi in nuclei ed in tempi diversi, sfiniti dopo essere stati piú di tre ore in acqua ed avere percorso dagli otto ai nove km.

Segnalo il contegno esemplare tenuto dai fanti del 372° Battaglione Costiero che tenevano il fronte in quel settore e che accortisi dell'approssimarsi dei miei uomini che si erano fatti riconoscere per italiani si buttarono in acqua aiutandoli negli ultimi metri a raggiungere la costa e prodigando loro le prime cure del caso.

Alle ore 16 circa, dopo esserci riposati e rifocillati un po' mi avviavo al Comando di Battaglione Costiero per avere un mezzo per rientrare al mio Battaglione e durante il tragitto venni colpito da scheggia di mortaio alla regione temporale destra. Tutti i componenti della pattuglia sono rientrati incolumi in tempi diversi.

Il contegno degli arditi tutti della pattuglia è stato superiore ad ogni elogio e malgrado i momenti difficili attraversati sono sempre stati calmi e decisi a tutto pur di riuscire ad assolvere il compito che ci era stato affidato. Tutti hanno dimostrato fede, coraggio, elevato sentimento del dovere, spirito di sacrificio e sono degni di essere tenuti presenti per la concessione di una ricompensa al VM.

Il Tenente Com.te La IV Pattuglia
(Artoni Cesare)[52]

Epilogo

Dal 26 luglio il battaglione passava a disposizione del comando del XIV corpo d'armata tedesco, andando a respirare un'aria certamente piú combattiva di quella che regnava al nostro comando delle Forze Armate Sicilia del quale fino allora era stato alle dipendenze. L'8 agosto veniva posto a disposizione della divisione *Hermann Göring*. Ormai, però, era finita. Il 5 agosto entrava a Catania, «acclamatissima»,[53] la 50ª divisione di fanteria inglese; dal 3 al 10 tutti i comandi italiani erano autorizzati ad evacuare l'isola, ad eccezione dei resti di una brigata e di una divisione costiera. L'8 agosto veniva disposto il trasferimento del II battaglione dalla Sicilia sul continente «per esigenze operative zona calabra». Del reparto di Marcianò restavano 33 ufficiali, 350 arditi, 14 camionette, 7 autocarri, una autovettura ed alcune motociclette. Il clima che regnava in quei giorni a Messina è reso molto bene da Pariset:

«... I moli della stazione ferroviaria portuale appaiono stracarichi di truppa e di automezzi di ogni genere. Non ci si può muovere in mezzo a tanto trambusto. L'aviazione americana domina il cielo, bombarda, mitraglia a tutto spiano. Cadono gli spezzoni non piú soltanto sulle colonne in movimento o ferme, ma addirittura sui singoli pezzi e finanche sui soli motori delle vetture. È una gara di tiro a segno che non è possibile evitare. Camion e motociclette si inceneriscono sui moli, fra rivoli di sangue raggrumato.

«Tutte le autocolonne in marcia verso il porto di Messina, benché avanzanti a spazi intervallati, non sono risparmiate dalla caccia avversaria. Qua c'è uno Spa 38-R che arde come una torcia, piú in là si vede una motocicletta Alce 500 in fiamme, crepitante; e si vedono ufficiali affannarsi all'Ufficio Imbarchi, che è in preda ad una confusione enorme...

«Il 13 agosto, a cinque minuti l'una dall'altra, le motozattere tedesche traghettano il materiale degli arditi, dalle 6 del mattino alle 4 pomeridiane, benché l'aviazione nemica, sempre piú aggressiva, attacchi ad ondate incessanti il traffico sullo Stretto. Alle ore 17 dello stesso 13 agosto, l'intera autocolonna degli arditi – da cui mancano solamente una camionetta e due moto Sertum colpite in varie parti del motore e nel serbatoio – è già a Bagnara Calabra. Il battaglione si accampa in prossimità di Scilla. Il cielo è pieno di luci e di rombi.»[54]

Il 10° reggimento arditi chiudeva cosí le proprie vicende belliche. Delle belle pattuglie dai nomi estrosi e simbolici non rimaneva ormai che il ricordo. Alla data dell'8 settembre 1943, la situazione del reggimento era la seguente: il I battaglione, con le compagnie 102ª, 110ª e 123ª, in Sardegna; il II, rientrato dalla Sicilia, a Santa Marinella; delle due compagnie del III, la 122ª era in una delle caserme del quartiere Prati, a Roma, mentre la 133ª, ancora in attesa delle camionette, stava completando l'addestramento a Santa Severa; anche a Santa Severa si trovavano la 101ª e 121ª compagnia del IV battaglione, la cui 111ª compagnia era anch'essa accasermata a Roma senza automezzi con compiti di ordine pubblico.[55] Nei giorni dell'8, 9 e 10 settembre gli arditi della 111ª e 122ª si battevano contro i tedeschi a Porta San Paolo ed alle Tre Fontane, pagando anche in questo caso un doloroso pedaggio di sangue e con l'amaro in bocca, perché erano costretti a sparare contro quei paracadutisti germanici, con i quali i commilitoni del II battaglione avevano diviso i fasti del ponte di Primosole, per difendere la fuga del re, del governo e degli alti comandi militari. Rientrati a Santa Severa, gli arditi si rendevano conto che non era rimasto altro da fare che sciogliere le file. Non c'era piú nessuno, erano scappati tutti. Agli uomini rimasti sul litorale laziale, venne consegnato un foglio di licenza illimitata. Poi, sugli autocarri, essi si allontanarono da Santa Severa, dal suo castello, dai tanti ricordi che lí erano rinchiusi. Appena gli autocarri imboccarono la via Aurelia, iniziò il saccheggio di ciò che era rimasto, da parte della popolazione locale. All'altezza della Madonna del Riposo, alle porte di Roma, si sciolsero le compagnie e con esse quello che rimaneva del 10° reggimento arditi.

Era uno spiacevole modo di chiudere. Ma non era gente capace di restare a guardare, non era nel loro modo di concepire la vita, nel loro comportamento, nella loro etica. O di qua o di là, secondo coscienza. Alcuni, rimasti a Roma, passeranno nelle file del movimento di resi-

[52] Componevano la pattuglia Artoni i seguenti militari: sergente Salvatore De Filippis, cap. maggiore Tommaso Cortese, caporale Guido Giardino, arditi Alfredo Stazzani, Dino Sacchetto, Giuseppe Pierazzo, Mario Vanacore, Mario Chirico e Giovanni Dado. Artoni e De Filippis furono decorati di medaglia d'argento al v.m. (Pariset, D., *op. cit.*, p. 301.)

[53] Santoni, A., *op. cit.*, p. 363.

[54] Pariset, D., *op. cit.*, pp. 306-307. Dati piú particolareggiati e dettagliati sull'attività operativa del II btg. del 10° arditi in Sicilia si trovano nella citata opera di A. Santoni alle pp. 89, 236, 255, 256, 349, 361, 386.

[55] Postiglioni, G., *op. cit.*, p. 880.

stenza, come il capitano Baliva, già comandante della 101ª compagnia, che con altri ufficiali e sottufficiali sarebbe entrato a far parte del gruppo partigiano *Valenti*. Il I battaglione, rimasto in Sardegna, veniva trasferito a Napoli il 9 febbraio 1944 e due giorni dopo raggiungeva a Scapoli, nel Parco Nazionale d'Abruzzo, il I Raggruppamento Motorizzato dell'esercito del Sud; il 20 marzo 1944, mutati i compiti, cambiava anche la denominazione assumendo quella di IX Reparto d'Assalto, la stessa del vecchio reparto di arditi della prima guerra mondiale comandato dall'allora maggiore Messe. Il reparto conservava le «fiamme» azzurre ed era sempre comandato dal tenente colonnello Boschetti; parteciperà a due cicli operativi sull'Appennino marchigiano e tosco-emiliano, acquisendo alla bandiera due medaglie d'argento.[56] Un gruppo di camionettisti continuerà invece la guerra a fianco dei tedeschi, passando alle dipendenze della 2ª divisione paracadutisti germanica, divenendone parte integrante come reparto esplorante divisionale; seguirà le vicissitudini della divisione sul fronte russo, a Jatomir, Kiev, Novocobiscoia, Kirowgrad, in Olanda, Belgio e Francia, dove prenderà parte anche alla difesa della base navale di Brest, subendo numerose perdite.[57] Rientrati in Italia, i superstiti saranno assegnati al deposito del Raggruppamento Arditi Paracadutisti dell'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana. I reduci dalla Sicilia risaliranno fino a Vercelli e ricostituiranno, sempre al comando del maggiore Marcianò, il II battaglione arditi su 700 uomini, inquadrato nella divisione di fanteria di marina *San Marco* della RSI.

[56] Bandiera e tradizioni del IX reparto d'assalto e del 10° reggimento arditi sono state ereditate, dopo la ristrutturazione ordinativa dell'Esercito nel 1975, dal 9° battaglione d'assalto paracadutisti *Col Moschin*, inquadrato nella brigata paracadutisti *Folgore*.

[57] Con loro, era presente anche la maggior parte dei 135 elementi del reggimento *Giovani Fascisti* che, all'atto dello scioglimento del reparto avvenuto nell'agosto 1943 a Roma, dove era di stanza con i due battaglioni rimastigli, avevano chiesto ed ottenuto di essere incorporati nel 10° arditi.

III. I REPARTI SPECIALI DELL'AERONAUTICA

Il I Battaglione d'Assalto Paracadutisti ed il Battaglione Riattatori «Loreto»

Nella primavera 1942, presso i comandi militari italiani, una parte dell'attività era dedicata all'approntamento dell'*Operazione C 3*, nome in codice del piano per l'occupazione di Malta. L'isola costituiva una vera e propria spina nel fianco per il nostro traffico marittimo da e per l'Africa, con notevoli implicazioni sul flusso dei rifornimenti alle nostre truppe nello scacchiere libico-egiziano. Si cercava ora di compensare l'errore di non aver mai provveduto a compilare un piano d'attacco da mettere in atto subito, all'inizio delle ostilità, allorché le condizioni difensive dell'isola ne avrebbero reso possibile la conquista con relativa facilità. Adesso le cose erano diventate piú complesse, anche se ancora relativamente fattibili con una decisa volontà di andare fino in fondo sia dal punto di vista concettuale che da quello organizzativo.

Nel contesto della pianificazione, l'Aeronautica era chiamata, ovviamente, a fornire il proprio specifico concorso, tanto per la componente aerei da trasporto, necessarî al lancio della *Folgore*[1] ed al trasferimento dei varî materiali, quanto per la componente velivoli da combattimento. Ma lo Stato Maggiore dell'Aeronautica riteneva di dover estendere la diretta partecipazione della forza armata anche alle fasi dell'aviosbarco, mediante l'impiego di personale specializzato che doveva assolvere, nel quadro generale dell'intera operazione, i seguenti compiti:

1. Concorrere con reparti paracadutisti alla conquista degli aeroporti di Malta designati nel piano di aviolancio, presidiarli e conservarne il possesso per la successiva utilizzazione.

2. Provvedere con proprio personale tecnico specializzato a rimettere in funzione aeroporti ed attrezzature aeroportuali, per mantenerne e garantirne l'agibilità tecnico-operativa nelle successive fasi di afflusso.

3. Partecipare, se necessario, alle varie fasi di attacco delle posizioni nemiche col-

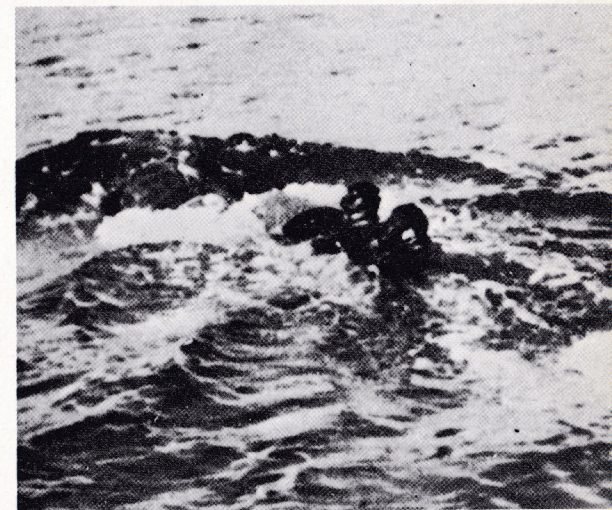
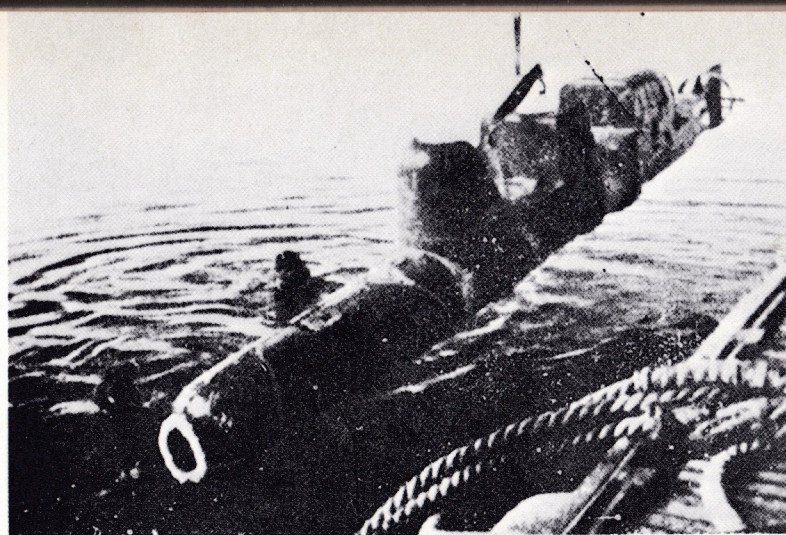
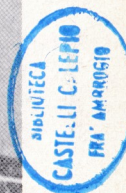
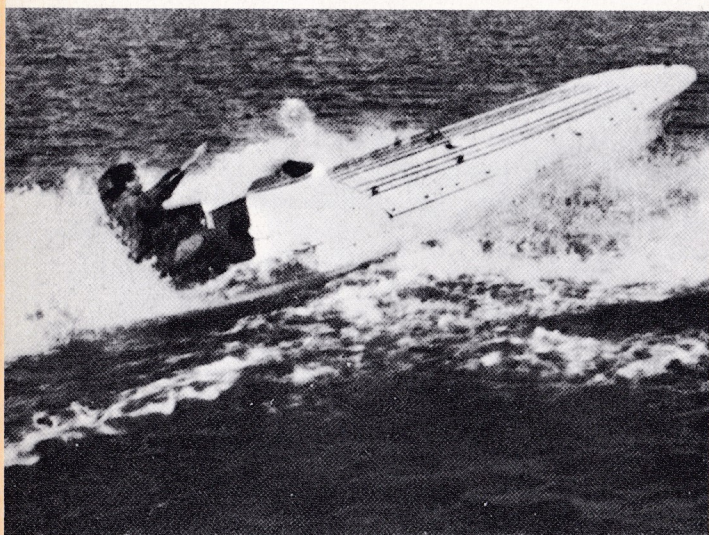
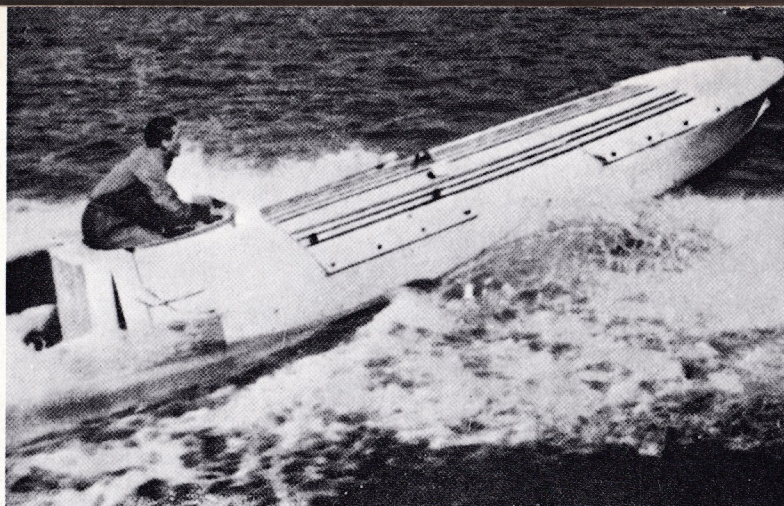
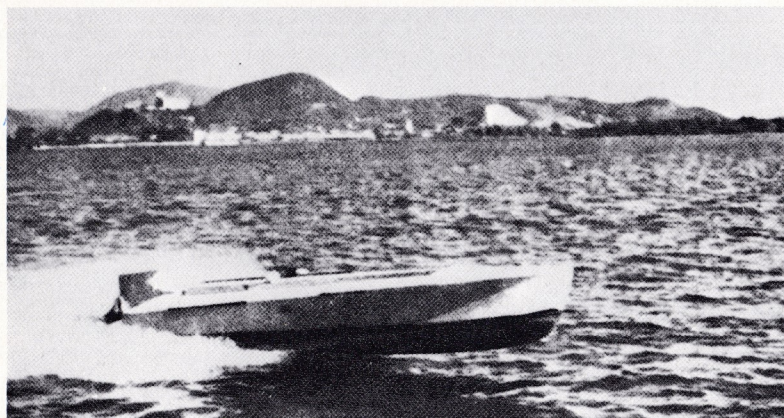
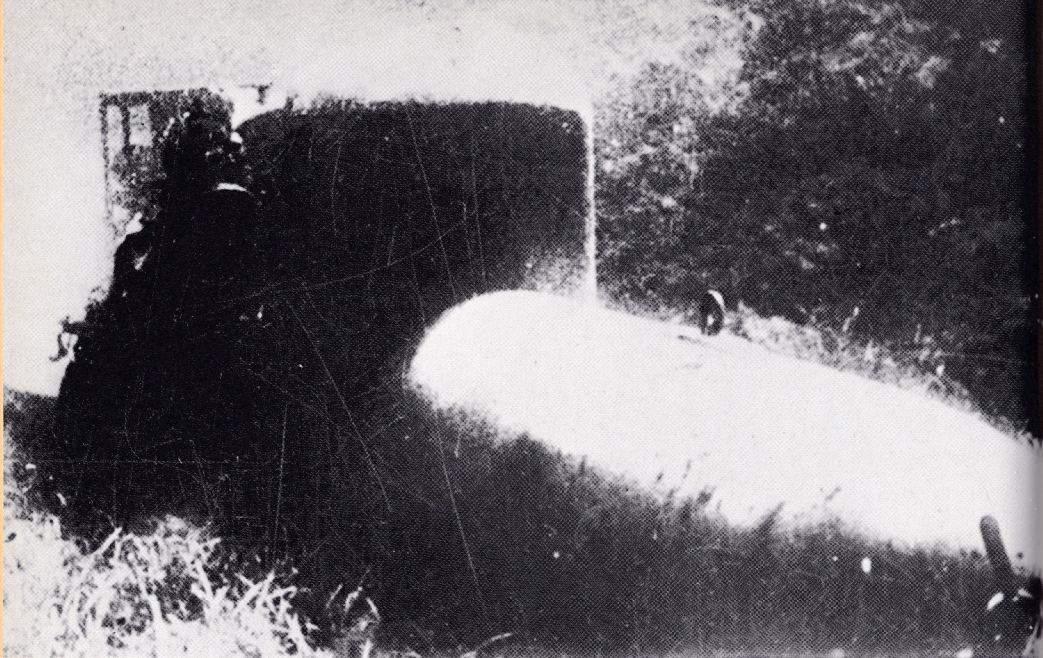
[1] La divisione paracadutisti *Folgore*, costituita nel maggio 1942, era stata espressamente creata in vista dell'impiego su Malta, sulla quale avrebbe dovuto essere lanciata insieme alla 5ª divisione paracadutisti tedesca *Ramcke* (dal nome del suo generale comandante). Sfumata l'esigenza Malta, la *Folgore*, nell'estate successiva, veniva inviata sul fronte di El-Alamein ed impiegata incongruamente come fanteria di linea. Com'è ampiamente noto, si batteva eroicamente riuscendo ad arrestare a piú riprese l'offensiva inglese nel suo settore, alla fine di ottobre, dissolvendosi pressoché completamente nella lotta sostenuta sino all'ultima risorsa.

laborando con i reparti paracadutisti italiani e tedeschi impegnati nella fase preliminare dell'*Operazione C 3*.

Da questi generici presupposti d'impiego, nasceva l'idea di costituire due reparti speciali, il I Battaglione d'Assalto Paracadutisti ed il Battaglione Riattatori *Loreto*.

Il I Battaglione d'Assalto Paracadutisti veniva costituito ufficialmente a Tarquinia, presso la Scuola Paracadutisti,[2] il 12 maggio 1942, preposto allo svolgimento dei compiti 1 e 3. Aveva una consistenza organica vicina ai 400 uomini, selezionati su una massa di 2.000 volontari presentatisi all'emanazione del bando di arruolamento, articolati su tre compagnie, piú i plotoni comando e servizi, guidate, rispettivamente, la 1ª dal tenente Rinaldo Messina, la 2ª dal tenente Erminio Carfagnini, la 3ª dal tenente Emilio Silvestri.[3] Comandava il battaglione il ten. colonnello pilota Edvino Dalmas, con vice-comandante il capitano Aldo Molino. Fin dal mese di aprile, ancor prima della istituzione ufficiale, Dalmas aveva preso in mano il battaglione portandolo in breve tempo ad un alto livello addestrativo per quanto riguardava la preparazione lancistica, integrata poi, presso la Scuola Genio di Civitavecchia, da corsi di specializzazione per guastatori, trasmettitori, cacciatori di carri. Numerose esercitazioni a fuoco nei pianori della Tolfa e tra Monteromano e Tarquinia elevavano ancor di piú il grado di efficienza nel combattimento terrestre. Erano stati quasi tre mesi di duro lavoro, ma ora il reparto poteva dirsi pronto ad entrare in azione. L'armamento comprendeva moschetti mod. 91, mitragliatori MAB (Moschetto Automatico Beretta) '38, mitragliatrici Fiat e Breda cal.

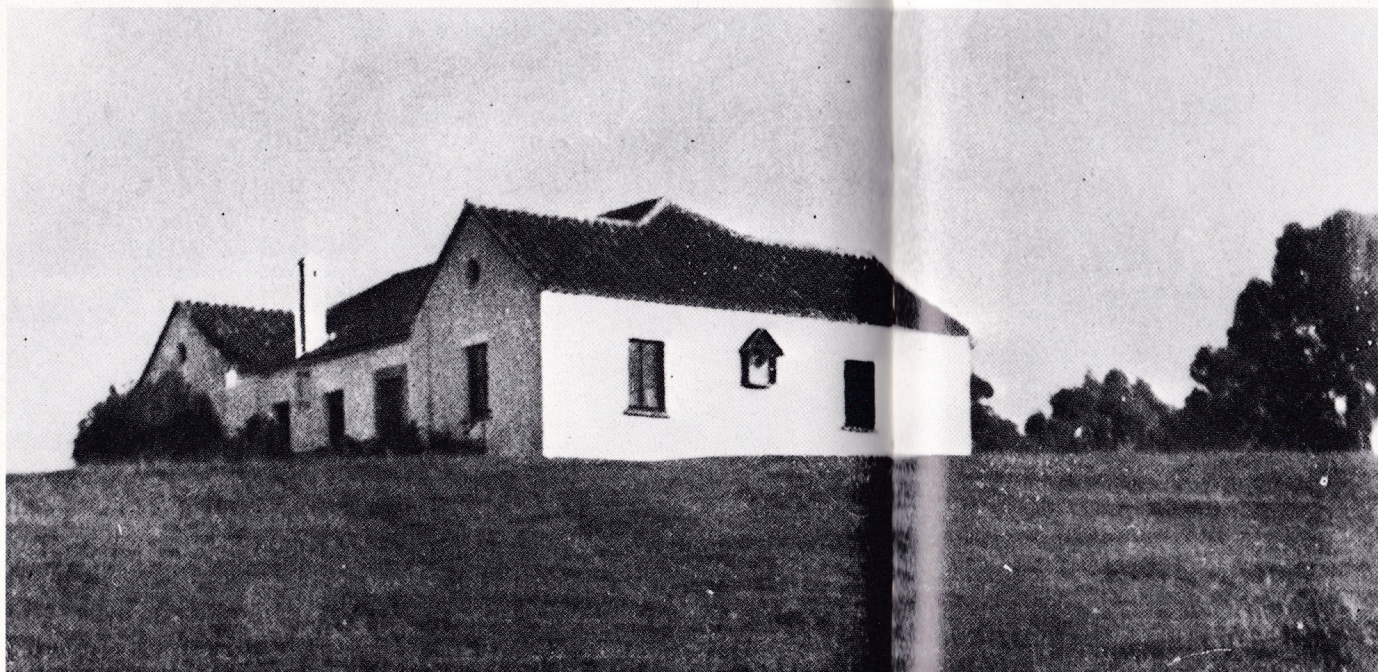
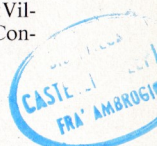
[2] Tutte le scuole paracadutisti, istituite in base alla legge del 22 marzo 1937, erano poste, a mente dell'articolo 34, sotto la responsabilità organizzativa, amministrativa ed addestrativa della Regia Aeronautica, ad un ufficiale superiore della quale era attribuito quindi anche l'incarico di comandante (fece eccezione solo la prima scuola, quella per i paracadutisti libici di Castel Benito, istituita il 22 marzo 1938, la quale, pur rimanendo sotto la giurisdizione del comando R.A. della Libia, fu comandata dal maggiore del genio Goffredo Tonini, prescelto a tale funzione data la vastissima conoscenza delle truppe libiche acquisita durante lunghi anni di servizio coloniale). La scuola di Tarquinia, in particolare, dipendeva dallo Stato Maggiore Aeronautica per la parte tecnica, dalla 3ª ZAT (Zona Aerea Territoriale) per la parte disciplinare ed amministrativa e dallo Stato Maggiore Esercito per l'addestramento terrestre individuale e di reparto e per l'impiego tattico. Ne fu comandante, dal 15 ottobre 1939, data di costituzione ufficiale, sino al 30 ottobre 1942, il colonnello pilota Giuseppe Baudoin, conte de Gillette, figura indimenticabile alla quale sono indissolubilmente legate tutte le vicende della scuola stessa.

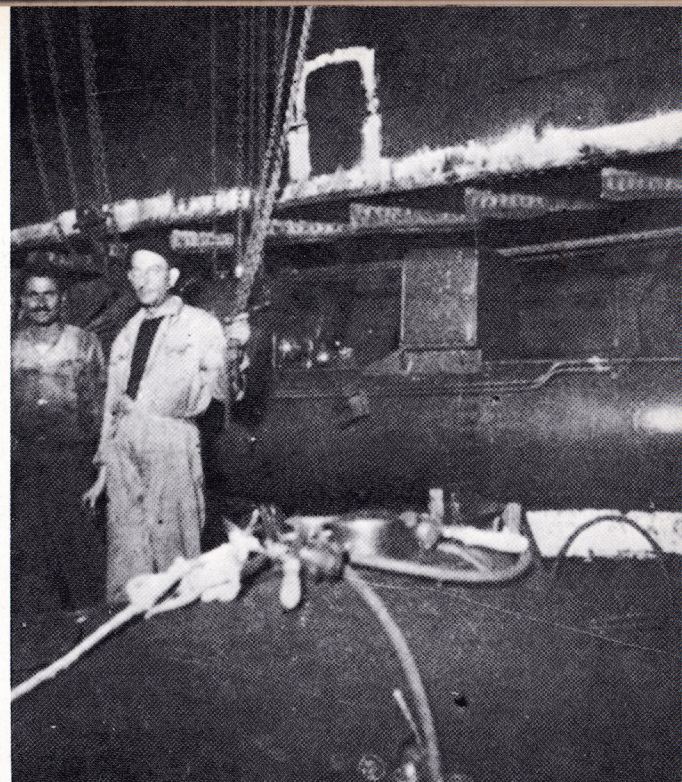
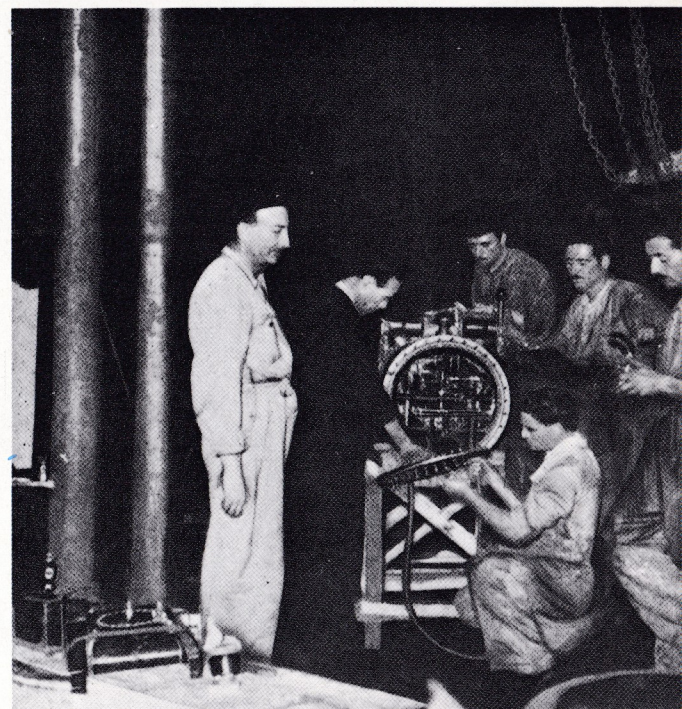
[3] Tale l'organigramma quale figurava all'atto della partenza per la Tunisia (GIORLEO, A., *Palestra Azzurra*, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 1975, p. 95: è l'opera piú completa, a tutt'oggi, sul paracadutismo militare aeronautico, per la cui stesura l'autore ha utilizzato il materiale documentario esistente presso l'Ufficio Storico dell'Aeronautica, e ad essa pertanto fanno riferimento molte delle notizie contenute nel presente volume). Presso altra fonte, al comando della 2ª compagnia, al momento della costituzione del reparto, è indicato il nominativo del tenente Francesco Rinaldi, – il cui nome ricorre poi nelle vicende tunisine –, il tenente Carfagnini è indicato come comandante della 3ª compagnia e non figura il nominativo del tenente Silvestri (ARENA, N., *La Regia Aeronautica, 1940-1943*, vol. III, *1942, l'anno della speranza*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 1984, p. 719). È probabile che nei sei mesi intercorsi fra la formazione del battaglione e la sua partenza per il fronte tunisino, gli ufficiali menzionati siano stati soggetti ad avvicendamenti e nuove assegnazioni.

Tre immagini del «maiale»: messa in mare, navigazione a «quota occhiali», navigazione in immersione. (USMM)

Le tre fasi principali dell'attacco del «barchino esplosivo»: in velocità verso l'obiettivo, abbandono del mezzo da parte del pilota, rotta finale contro il bersaglio. (USMM)

Bocca di Serchio, autunno 1940: gruppo di equipaggi dei «maiali». Da sinistra in piedi: Tesei, Toschi, il duca Aimone di Savoia Aosta, Franzini, Birindelli. Semiseduti: i secondi piloti. (USMM)

Una rara immagine di un «maiale» adagiato sul fondo marino. (USMM)

La Valletta (Malta), agosto 1941: il viadotto di S. Elmo demolito a seguito dell'esplosione del barchino di Carabelli nel tentativo di forzamento del porto del 26 luglio dello stesso anno. (USMM)

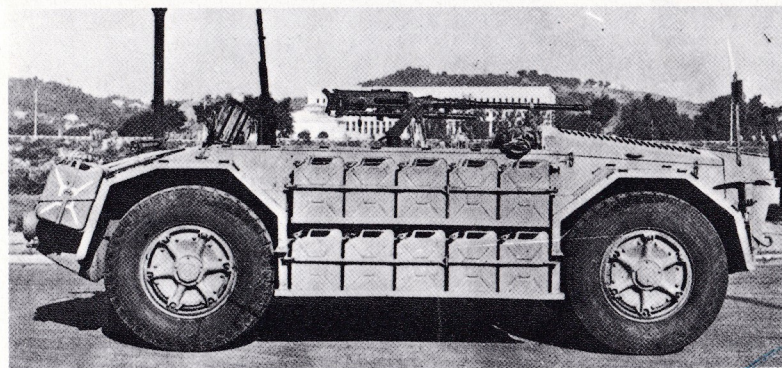
Teseo Tesei. (USMM)

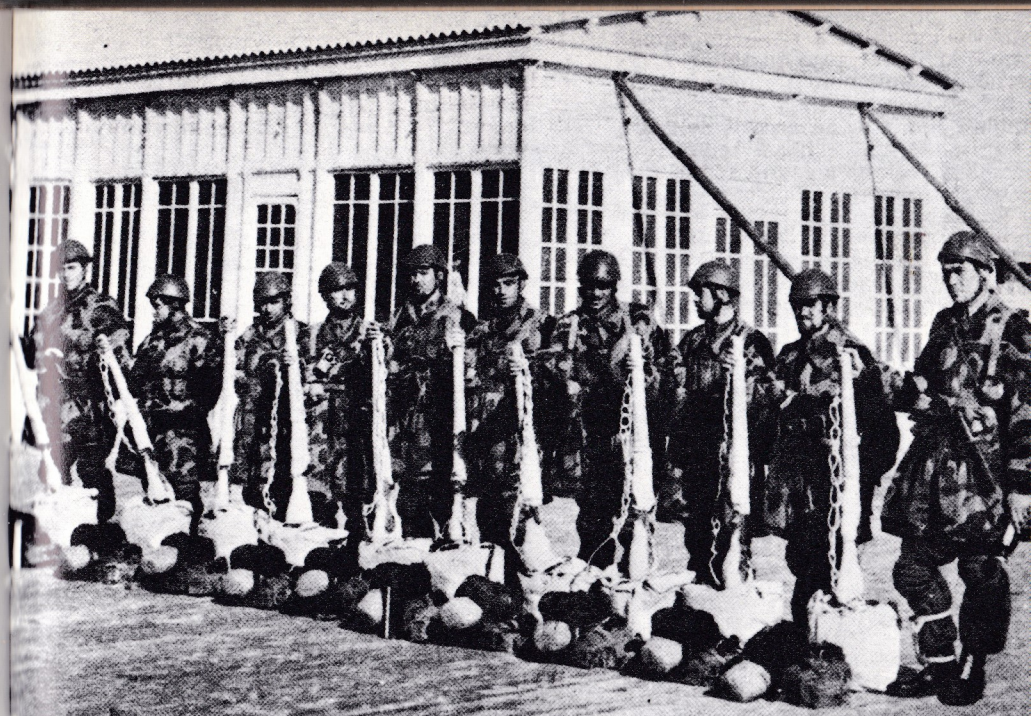
La Spezia, 2 aprile 1942: cerimonia per la consegna delle decorazioni dell'equipaggio dello *Scirè*. È visibile sullo sfondo il sommergibile, con i cilindri per il trasporto dei «maiali» sistemati in coperta. (USMM)

Puenta Maiorga (Spagna), 1942: immagine particolareggiata del mascheramento adottato per il finestrino-osservatorio di «Villa Carmela». Sotto di esso, la signora Conchita Ramognino. (USMM)

Puenta Maiorga (Spagna), 1942: «Villa Carmela», osservatorio e base della X^a MAS nella baia di Algeciras. Fra le due finestre si nota l'osservatorio mascherato con una gabbia di pappagalli. (USMM)

La Spezia, 1942: i capitani di corvetta Junio Valerio Borghese e Salvatore Todaro, comandanti rispettivamente del reparto subacqueo e del reparto di superficie della X^{a} MAS.

Algeciras, primi mesi del 1943: montaggio di un «maiale» nell'officina segreta dell'*Olterra*. (USMM)

Algeciras, primavera 1943: messa a punto delle apparecchiature di un «maiale» nella stessa officina. (USMM)

S. Severa, ottobre 1942: il colonnello Renzo Gazzaniga, comandante del 10° arditi, con il maggiore Vito Marcianò, comandante del II battaglione. (*Foto Arena*)

S. Severa, novembre 1942: ufficiali del 10° arditi al termine di un rapporto del comandante di reggimento. (*Foto Arena*)

Immagine laterale della camionetta sahariana SPA 43 con le due mitragliatrici Breda da 20/65 e da 8 mm. (USSME)

S. Severa, primavera 1943: gruppo di ufficiali del 10° arditi. Il quarto da sinistra è il maggiore Vito Marcianò, comandante del II battaglione. (*Foto Arena*)

S. Severa, aprile 1943: la pattuglia al comando del sottotenente Varutti prima della partenza per l'azione di sabotaggio in Algeria. (*Foto Arena*)

S. Severa, febbraio 1943: la pattuglia al comando del tenente De Totto prima della partenza per l'azione di sabotaggio contro il ponte ferroviario di Beni Mansur, in Algeria. (*Foto Arena*)

Miramare di Rimini, giugno 1943: arditi del 10° reggimento completano gli ultimi preparativi prima di decollare per una serie di missioni di sabotaggio in Africa settentrionale. (*Foto Arena*)

Tarquinia, giugno 1942: il I battaglione paracadutisti della Regia Aeronautica rientra da un addestramento. (USSME, *Fondo Arena*)

Tarquinia, autunno 1942: il generale di divisione aerea Umberto Cappa, ispettore dei reparti aviotrasportati della Regia Aeronautica, ispeziona il I battaglione paracadutisti. (USSME, *Fondo Arena*)

Tarquinia, giugno 1942: il I battaglione paracadutisti della Regia Aeronautica al poligono di tiro. (USSMA)

Civitavecchia, autunno 1942: il I battaglione paracadutisti della Regia Aeronautica sfila per le vie della città. (USSME, *Fondo Arena*)

Tunisia, novembre 1942: il tenente colonnello Edvino Dalmas, comandante del I battaglione paracadutisti della Regia Aeronautica. (*Foto Arena*)

Campo dell'oro (Civitavecchia), primavera 1943: la pattuglia del battaglione ADRA, comandata dal sottotenente Vittorio Balmas, lanciata il 13 giugno 1943 in Cirenaica per un'azione di sabotaggio contro gli aeroporti della zona di Bengasi. Balmas è indicato dalla freccia sulla destra della fotografia, mentre l'altra freccia indica il primo aviere Vito Procida. (*Foto Arena*)

Campo dell'oro (Civitavecchia), primavera 1943: un gruppo di paracadutisti del battaglione ADRA. Al centro, indicato dalla croce sulla giubba, il tenente cappellano don Ovidio Zinaghi. (*Foto Arena*)

Campo dell'oro (Civitavecchia), primavera 1943: una delle pattuglie del battaglione ADRA lanciate fra il 21 e il 31 luglio 1942 in Sicilia, dietro le linee anglo-americane. (USSME, *Foto Arena*)

Fronte greco-albanese, gennaio 1941: un gruppo di ufficiali del *Cervino*; da sinistra: sottotenente medico Domenico Lincio, sottotenente Clemente Astorri, maggiore Gustavo Zanelli, tenente Lombardini del battaglione alpini *Belluno*, sottotenente Eugenio Bochet. (*Foto Cossard*)

Aosta, gennaio 1942: il *Cervino* in procinto di partire per la Russia, schierato in attesa della visita di Umberto di Savoia. (*Foto Vicentini*)

Fronte russo, febbraio 1942: alpino in servizio di perlustrazione con gli sci. (USSME)

Fronte russo, febbraio 1942: pattuglia del *Cervino* in sosta. (USSME)

Fronte russo, febbraio 1942: consultazione della carta durante un pattugliamento. (USSME)

Fronte russo: Klinovoj, maggio 1942. Un sottufficiale del *Cervino* osserva con il binocolo i movimenti russi. Accanto a lui il sergente Dino Carimati.

Fronte russo, estate 1943: alpini della 80ª compagnia armi accompagnamento del *Cervino* trainano uno dei pezzi da 47/32 in dotazione. (USSME)

Il 47/32 dell'80ª compagnia armi accompagnamento del *Cervino* in postazione nel settore di Jagodnyj. (USSME)

Fronte russo, dicembre 1942: alpino sciatore della 2ª compagnia del battaglione *Cervino*. (*Foto Vicentini*)

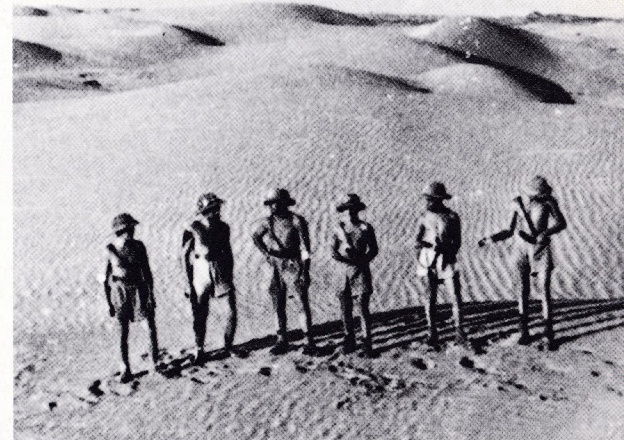
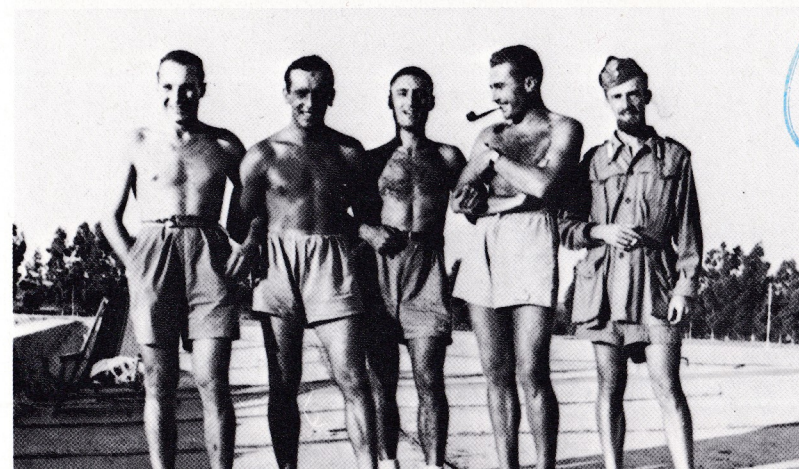
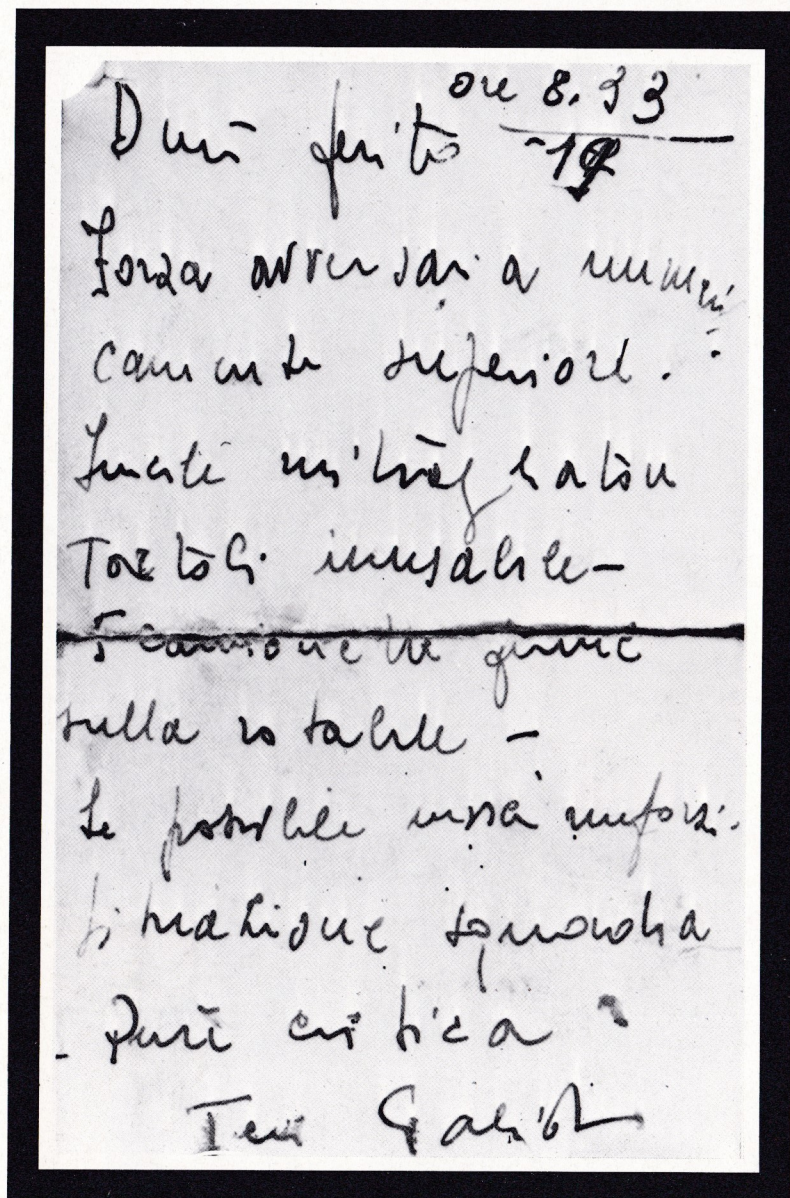
Fronte russo, dicembre 1942: pattugliatori del *Cervino* armati di fucile mitragliatore. (USSME)

Superstiti del *Cervino* in partenza per l'Italia: Gomel, marzo 1943. (*Collezione privata*)

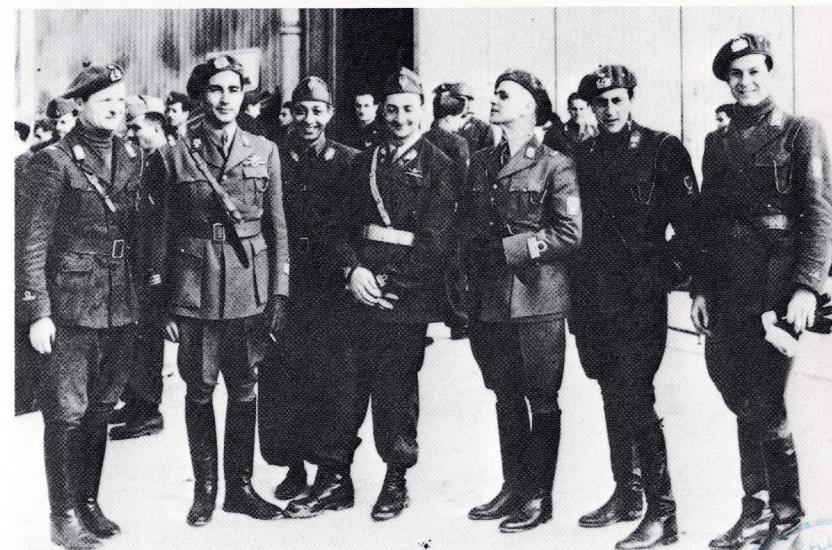
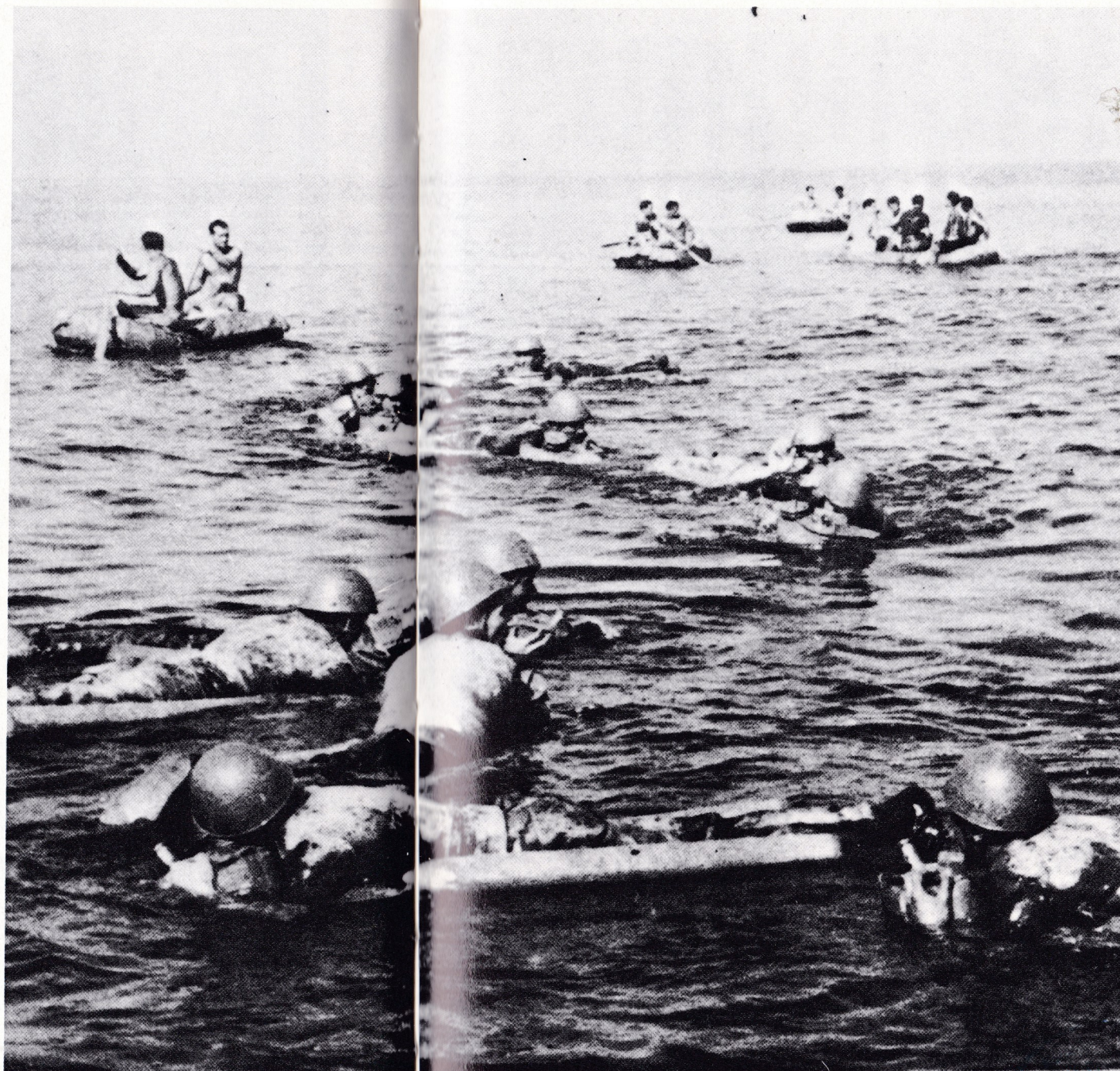
Tarquinia, inverno 1940-1941: mitraglieri della 2ª compagnia del battaglione carabinieri paracadutisti durante una fase dell'addestramento al combattimento terrestre. In piedi il comandante di compagnia tenente Giuseppe Casini. (*Uff. St. Arma CC*)

Tarquinia, primavera 1941: Umberto di Savoia con due ufficiali del battaglione carabinieri paracadutisti. (*Foto Arena*)

Settembre 1941: il generale Umberto Giani, comandante superiore dei carabinieri in Africa Settentrionale, fra gli ufficiali del battaglione carabinieri paracadutisti. (*Uff. St. Arma CC*)

Africa Settentrionale, settembre 1941: gli ufficiali della 1ª compagnia. (*Uff. St. Arma CC*)

Tenente Delle Grazie, tenente Grilli, tenente Mollo, tenente Piccinni Leopardi, tenente Ragrini del I btg. (*Uff. St. Arma CC*)

Elet el-Asuel, 19 dicembre 1941: il biglietto con il quale il tenente Ferruccio Galiot, inviato con una pattuglia in avanscoperta per osservare i movimenti degli inglesi e fatto segno alla reazione di questi, comunicava al comando di battaglione la situazione. (*Uff. St. Arma CC*)

Scuola paracadutisti (Tarquinia), maggio 1942: un plotone del battaglione P (paracadutisti) del reggimento *San Marco*. (*Foto Arena*)

Scuola paracadutisti (Tarquinia), primavera 1942: un gruppo di ufficiali del battaglione P del *San Marco* (da sinistra, il secondo è il comandante del reparto, capitano G.N. Nino Buttazzoni; al centro il maggiore Francesco Vagliasindi del 185° reggimento artiglieria paracadutista della *Folgore*). (*Foto Arena*)

Porto Clementino (Civitavecchia), primavera 1942: paracadutisti del *San Marco* durante l'addestramento in mare. (*Foto Arena*)

Tolone, gennaio 1943: uomini del battaglione P del *San Marco* di presidio alla piazzaforte. (*Foto Arena*)

Tolone, gennaio 1943: il battaglione P del *San Marco* sfila a passo di corsa per le vie cittadine. (*Foto Arena*)

Tolone, gennaio 1943: al centro il tenente di vascello Giulio Conti, comandante del battaglione P del reggimento *San Marco* (*Foto Arena*)

8, pugnale e bombe a mano. Sulla sahariana grigio-azzurra dell'Aeronautica, – giubba «all'ardita», senza bavero e risvolti, pantaloni a sbuffo – gli uomini del I battaglione portavano le mostrine blu con l'ala dorata ed il piccolo gladio d'argento sovrapposto uguali a quelle dei paracadutisti dell'Esercito; sul braccio sinistro c'era il distintivo di paracadutista e, sul lato sinistro del petto, l'aquila da paracadutista identica nella forma a quella dei piloti militari ma con paracadute al posto della corona reale. Completava l'uniforme il basco grigio-azzurro con gradi e fregio della Regia Aeronautica ed il pugnale alla cintura.[4]

Il Battaglione Riattatori *Loreto*, preposto all'adempimento del compito n. 2 mediante aviotrasporto ed, in parte, anche al n. 1 (mantenimento e presidio degli aeroporti conquistati), veniva costituito a Cameri (Novara) il 10 giugno 1942, al comando del ten. colonnello pilota Salvatore Scovenna, su quattro compagnie che, a metà marzo 1943, figuravano agli ordini dei seguenti ufficiali: 1ª compagnia, capitano Antonio Belfiore, 2ª compagnia, capitano Giuseppe Tortora, 3ª compagnia, capitano Arnaldo Benecchi, 4ª compagnia, capitano Silvio Magni.[5] Il *Loreto* aveva una consistenza organica quasi doppia rispetto al I battaglione, raggiungendo all'incirca gli 800 uomini. Erano dotati, oltre che dell'armamento individuale basato sul moschetto mod. 91 e sul pugnale, di 40 MAB 38, 18 mitragliatori Breda mod. 30, 6 mitragliere controaeree da 20/65, 3 stazioni RT 310, 10 motociclette.[6] Anche loro indossavano la sahariana grigio-azzurra con basco della stessa foggia dei commilitoni del I battaglione, da cui si differenziavano per le «fiamme» di colore azzurro a due punte e per il distintivo da «ardito» (vedi nota n. 5 del capitolo II) sul braccio sinistro al posto di quello da paracadutista. Per gli elmetti, erano stati distribuiti quelli mod. 1934 dell'esercito cecoslovacco, pervenuti nei magazzini militari italiani dopo lo scioglimento dell'esercito iugoslavo.[7]

Ma l'*Operazione C 3*, su cui tante speranze s'erano concentrate soprattutto da parte dei «reparti speciali» di tutte le armi,[8] prevista per la fine di giugno-primi di luglio, dapprima venne rinviata per poi sfu-

[4] MARZETTI, P., *Uniformi e distintivi dell'esercito italiano 1933-1945*, Parma, Albertelli, 1981; TARLAO, G., *Mostrine, fregi, distintivi del regio esercito italiano nella 2ª guerra mondiale*, Milano, Intergest, 1975; DEL GIUDICE, E. e V., *Atlante delle uniformi militari italiane dal 1934 ad oggi*, Parma, Albertelli, 1984; BRAGG, R.J. - TURNER, R., *Parachute badges and insignia of the world*, Poole, Blandford, 1979; ARENA, N., *I paracadutisti*, Modena, Stem Mucchi, 1972. VIOTTI, A., *Uniformi e distintivi dell'Esercito italiano nella 2ª guerra mondiale*, Roma, USSME, 1988 e *Aeronautica Italiana: uniformi e distintivi nella 2ª guerra mondiale*, Roma, USSME, 1989.

[5] Archivio dell'Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica (USSMA) fondo 7535 VA4, fasc. 65 BO/53, elenco nominativo ufficiali battaglione *Loreto*; senza data, ma dalle indicazioni contenute è possibile far risalire la stessa alla metà di marzo 1943.

[6] ARENA, N., *op. cit.*, pp. 719-720.

[7] MARZETTI, P., *op. cit.*, pp. 86-87, tavola n. 28.

[8] Anche la Marina doveva lanciare su Malta i suoi battaglioni «N.P.» (Nuotatori-Paracadutisti), tratti dal reggimento di fanteria di marina *San Marco*, dei quali tratteremo in un capitolo successivo.

mare definitivamente.[9] Il I battaglione era trasferito ad Arezzo, sul locale aeroporto, mentre il *Loreto*, in novembre, era stanziato in Sicilia, a Marsala. Nei primi giorni dello stesso mese, i due battaglioni erano assemblati nel Reggimento d'Assalto *Amedeo d'Aosta*,[10] al comando del colonnello pilota Donatello Gabrielli. Ma si trattava, in realtà, di una formazione solo sulla carta, perché il reggimento non avrebbe mai visto riuniti al completo i suoi due reparti.[11] Nel frattempo l'Aeronautica aveva in allestimento un altro battaglione, denominato ADRA (Arditi Distruttori Regia Aeronautica), impostato nell'agosto 1942 a Tarquinia, e costituito poi nel febbraio 1943, per effettuare missioni di sabotaggio sugli aeroporti nemici, inizialmente anch'esso inquadrato, se pur solo formalmente, nel reggimento *Duca d'Aosta*, ma divenuto poi autonomo e posto alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore Aeronautica per compiti speciali. Di esso parleremo nelle pagine successive.

Intanto la situazione sul fronte Nord-africano andava facendosi sempre piú critica. Dopo lo sbarco anglo-americano in Marocco ed Algeria, la minaccia sulla Tunisia, sulla quale intanto confluivano le truppe italo-tedesche in ritirata dopo lo sfondamento del fronte di El-Alamein, era divenuta pressante, e nel calderone venivano gettate tutte le forze di cui si poteva disporre. Fra i reparti inviati frettolosamente in Tunisia, c'era l'intero I battaglione; sembrava, inizialmente, che avrebbe potuto essere lanciato sui campi d'aviazione tunisini per prenderne possesso e difenderli, ma il rapido evolvere della situazione orientava su un impiego esclusivamente terrestre. Continuava la triste sorte di unità create per compiti di elevata specializzazione che venivano utilizzate come normale fanteria. Ad Arezzo, nel momento in cui era pervenuto l'ordine di partenza, non c'erano che alcuni piantoni e scritturali. Il tenente colonnello Dalmas, infatti, nell'intento di sollevare un po' il morale della sua gente, frustrata e delusa dal mancato impiego e dall'ozioso isolamento nel quale viveva, aveva concesso a tutti un periodo di licenza. Si attivava un frenetico carosello di telegrammi, e nel giro di poche ore tutti gli effettivi in forza, ammontanti allora a 365 uomini,[12] rientravano al reparto, compreso quel poveraccio di Chioggia che s'era sposato tre giorni prima ed era in tutt'altre faccende affaccendato. Raggiunta Trapani in treno, si imbarcavano su due piroscafi che il mattino del 16 novembre entravano nel porto di Biserta, proprio nel bel mezzo di un'incursione aerea. A riceverli, l'ammiraglio Biancheri, comandante della piazzaforte, che, in piedi su un bidone di benzina, spiegava loro in poche parole la grande importanza che assumeva il porto di Biserta per lo sbarco dei rinforzi in arrivo dall'Italia, e quindi la necessità di non perdere questa importante base navale. E concludeva:

«Paracadutisti, siete fra i primi italiani che arrivano in Tunisia, ricordatevi che qui siete sotto gli occhi di tutti: inglesi, tedeschi, americani, francesi, tunisini. Questa è l'occasione per dimostrare che anche gli italiani sanno combattere, e bene. Sotto dunque, ed in bocca al lupo.»[13]

Con questo viatico, il battaglione si dirigeva, su mezzi di fortuna requisiti in tutta fretta, verso il bivio di Menzel Djemil, nella direzione cioè da cui sarebbero potuti arrivare gli anglo-americani. Il giorno dopo, avviene un nuovo trasferimento nella zona collinosa verso Sud-Ovest, lungo la direttrice Mateur-Djebel Abiod, e si ha anche un simpatico incontro: v'era, infatti, già attestata una ventina di elementi del battaglione pionieri-paracadutisti del maggiore Witzig che, appoggiata da due semoventi, s'era già sistemata a difesa avendo di fronte elementi avanzanti della 78ª brigata di fanteria inglese sostenuti da due reggimenti di artiglieria da campagna.[14] Si fa rapidamente amicizia, si

[9] La rapida ed inaspettata capitolazione di Tobruk da parte inglese il 21 giugno 1942 aveva indotto Hitler ed il comando supremo tedesco ad insistere perché il maresciallo Rommel, attestato con le truppe italo-tedesche sulla linea Halfaya-Sollum, continuasse l'avanzata verso l'Egitto, con possibilità poi di proseguire verso il Golfo Persico e le sue preziose risorse petrolifere senza attendere la conquista di Malta. Fu un grosso errore, di cui solo il maresciallo Kesselring, in campo tedesco, e l'ammiraglio Weichold, addetto al Comando Supremo italiano, si resero anticipatamente conto, condividendo il parere del maresciallo Cavallero: l'isola avrebbe continuato a rappresentare un grosso ostacolo ai nostri rifornimenti per l'Africa, proprio nel momento in cui il proseguimento dell'avanzata, con l'allontanamento sempre maggiore dalle proprie basi, avrebbe reso ancor piú necessaria l'alimentazione logistica continua delle forze dell'Asse. Tre mesi dopo, ad El-Alamein, avremmo pagato cara questa errata impostazione strategica. (GABRIELE, M., *«Operazione C 3»: Malta*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 1965, pp. 261-286.)

[10] Amedeo di Savoia Duca d'Aosta, viceré d'Etiopia e comandante di tutte le nostre forze in quello scacchiere, deceduto in prigionia il 3 marzo 1942, apparteneva alla Regia Aeronautica con il grado di generale d'armata aerea. L'intitolare al suo nome il reggimento, oltre che doveroso omaggio alla memoria, aveva anche un significato di riconoscimento quale precursore, dal momento che il Duca aveva di sua iniziativa costituito i reparti terrestri da combattimento dell'Aeronautica allorché la supremazia nemica aveva materialmente distrutto ogni velivolo in Africa Orientale.

[11] Gli ufficiali in servizio presso il comando del reggimento, alla data del 17 marzo 1943, erano i seguenti: colonnello pilota Donatello Gabrielli, comandante; capitano AArs Rosoleo Manici, aiutante maggiore; tenente pilota Carmelo Samperisi, ufficio materiali; tenente AArs Roberto Perticucci, ufficio personale; tenente cappellano don Raimondo Garelli; capitano AArs Ciro Alessi, comandante nucleo deposito (USSMA, fondo 7535 VA4, fasc. 65 BO/53, elenco nominativo allegato a lettera datata 17 marzo 1943 del com.te regg.to d'assalto *Duca d'Aosta* a generale b.a. Fernando Glori della D.G.P.M.A., f.to col. Gabrielli).

[12] Alla partenza per la Tunisia, il I battaglione disponeva di 9 ufficiali, 28 sottufficiali e 308 uomini di truppa. (GIORLEO, A., *op. cit.*, p. 95.)

[13] ARENA, N., *Folgore, storia del paracadutismo militare italiano*, Roma, CEN, 1965, pp. 333-334.

[14] Il maggiore Rudolf Witzig era l'ufficiale che, nel maggio 1940, aveva guidato, col grado di tenente, l'attacco del gruppo *Granito* del battaglione *Sturmpioner* al complesso fortificato belga di Eben Emael, nelle vicinanze di Liegi, determinante per l'occupazione ed il controllo dei ponti sul canale Alberto posti sulla direttrice di marcia delle divisioni corazzate incaricate di aggirare la linea Maginot. L'azione fu condotta con 85 uomini imbarcati su 11 alianti, e portò in meno di un'ora alla conquista dell'obiettivo, rimanendo un classico nella storia delle «azioni speciali». Witzig è ora il presidente dell'associazione paracadutisti tedeschi; in un recente scambio di lettere con l'autore di questo libro, ha ricordato l'esperienza di combattimento fatta in Tunisia con i paracadutisti italiani, con espressioni cameratesche e sinceramente lusinghiere nei confronti di questi.

rievocano le imprese di Creta; quando si parla della *Folgore* ai tedeschi brillano gli occhi e ripetono piú volte, «*ach ja, gut; sehr gut*». Mentre i paracadutisti si scambiano sigarette e battute, i due comandanti prendono accordi per imbastire una linea difensiva; questa, in considerazione dell'intera forza a disposizione (che, fra italiani e tedeschi, non arriva a 370 uomini) e delle caratteristiche del terreno, non può andare oltre una serie di buche individuali intervallate fra loro da una decina di metri, assolutamente inadeguate per qualsiasi velleità offensiva. Ed inadeguato era, del pari, l'armamento del battaglione italiano, per scontri campali nei quali l'avversario era solito impiegare una notevole dovizia di armi e mezzi. Ai paracadutisti dell'Aeronautica mancavano le armi pesanti, i mortai e, ad eccezione delle poche mitragliatrici e mitragliatori, potevano fare affidamento sulle loro armi individuali e basta. Mancavano anche gli elmetti.

Il giorno 20 vengono avvistate le prime avanguardie britanniche. Witzig e Dalmas, dopo un'attenta valutazione basata sulla considerazione della notevole supremazia avversaria, decidono di modificare il piano difensivo. Invece di attendere l'attacco inglese, che in poco tempo avrebbe avuto sicuramente ragione dei paracadutisti sprovvisti di artiglieria, era opportuno anticiparlo, occupando con un colpo di mano alcune alture tenute dal nemico che costituivano un'ottima base di partenza per l'attacco stesso. L'azione si sarebbe svolta con la tecnica, tutta paracadutistica, dell'assalto, nel quale velocità, preparazione e doti individuali avrebbero dovuto svolgere un ruolo di primaria importanza, compensando il precario equilibrio derivante dalla supremazia numerica e logistica del nemico. Lo si sarebbe anche sorpreso e disorientato, facendogli credere cosí di avere innanzi a sé forze di gran lunga superiori. Considerata la fluidità dei movimenti degli opposti schieramenti non ancora delineati, l'avversario sarebbe stato costretto ad una battuta d'arresto, che avrebbe permesso alle sopraggiungenti forze dell'Asse di ristabilire la proporzione numerica e di fronteggiare la situazione.

Ai paracadutisti italiani, era assegnato il compito piú gravoso ed impegnativo: l'occupazione di tre piccole colline poste dinnanzi all'abitato di Djebel Abiod, mentre i tedeschi avrebbero dovuto occupare il villaggio stesso. Tre squadre avrebbero dovuto condurre l'attacco al comando dei tenenti Silvestri, Messina e Carfagnini; era inteso che Silvestri occupasse con la sua squadra la collina di centro e coordinasse l'avanzata delle rimanenti due, mentre le altre sarebbero rimaste attestate nelle improvvisate trincee per contenere la reazione nemica in caso di fallimento. Il pomeriggio del 21 i tre ufficiali compirono una ricognizione del terreno, dopo la quale fu deciso che l'azione avrebbe avuto inizio alle 21.

Nell'incerta luce, i paracadutisti uscirono dalle buche e si radunarono. Il silenzio della notte africana, con il chiarore spettrale della luna calante, era rotto a tratti da strani rumori e rendeva ancora piú

intensa l'eccitazione che pervadeva gli uomini che, finalmente, ritrovavano nel movimento e nel dinamismo il loro naturale elemento. Il novello sposo di Chioggia riuscí persino a distogliere la mente dall'amato bene che si stava struggendo in Italia. Cominciarono a muoversi cautamente, scendendo nel valloncello che separava le loro posizioni da quelle nemiche, di fronte alle quali si attestarono a poche decine di metri. La notte trascorreva con esasperante lentezza; ognuno giaceva immobile e guardingo, frenando l'istinto di urlare e saltare fuori verso gli inglesi, rompendo cosí quell'allucinante silenzio che metteva a dura prova l'equilibrio nervoso. Come ad una moviola, si cercava di far passare il tempo concentrandosi sulle manovre compiute innumerevoli volte e sulle operazioni da eseguire durante il combattimento. L'armamento non era gran che, ma se si arrivava al corpo a corpo, il pugnale era ben affilato e si sapeva come potersene servire nel modo migliore.

Poco prima dell'alba del 22 novembre, prima che l'incipiente giorno potesse svelare al nemico l'avvenuto spostamento notturno, scattava l'assalto. I *tommies* furono colti di sorpresa, tentarono invano di abbozzare una certa difesa; le collinette erano occupate di slancio con la cattura di oltre un centinaio di prigionieri. Ma il nemico si stava riorganizzando. Durante la notte, i tedeschi erano andati alla conquista del villaggio, ma erano dovuti tornare indietro a causa della resistenza di soverchianti forze avversarie che operavano al coperto dell'artiglieria. Mentre i paracadutisti dell'Aeronautica stavano ancora rastrellando il terreno e si apprestavano a consolidare le posizioni conquistate sistemandole a difesa, si scatenò, violenta, la reazione dell'artiglieria inglese. Centinaia di granate da 105 investirono ogni buca, ogni appiglio, ogni anfratto, accompagnate dal fuoco di armi automatiche pesanti. Intervenne, chiamata d'urgenza, anche l'aviazione americana.

Uno dei primi a cadere fu il paracadutista triestino Raengo, colpito da una scheggia e dilaniato dall'esplosione delle bombe che aveva nel tascapane. Moriva Bargellesi, poi Giacomazzi che, colpito al ventre, non poté essere subito soccorso e si spense per dissanguamento. Dopo la preparazione d'artiglieria, la fanteria inglese, che aveva serrato sotto, mosse al contrattacco. Si accesero violenti corpo a corpo, i pugnali lampeggiarono al sole, i mitra scaricarono brevi raffiche che lacerarono l'aria; l'acre sapore della polvere bruciava la gola. Il combattimento proseguí incalzante, violento, spezzettato in tanti episodi individuali. Il 1° aviere Albertazzi, savonese, che sebbene addetto al comando aveva voluto partecipare all'azione, si appostò dietro una roccia ed abbatté tutti gli inglesi che gli si presentarono a tiro. Circondato, continuò a sparare raffiche brevi, poi tirò fuori le bombe a mano dal tascapane e si difese con quelle; venne visto l'ultima volta mentre, in una feroce lotta corpo a corpo, brandiva il mitra per la canna come una clava. Morí il tenente Messina, che si era battuto coraggiosamente fino a quando una raffica non lo aveva colpito all'addome. Mentre i

suoi uomini lo trascinavano al riparo, conscio della fine imminente, chiese una sigaretta accesa, aspirò una boccata e spirò. Cadevano e restavano feriti molti altri paracadutisti, fra cui lo stesso comandante di battaglione, tenente colonnello Dalmas, sostituito nel comando dal capitano Molino che riorganizzava la gente e la portava in salvo su nuove posizioni. Dalmas si era portato in posizione avanzata, era sceso in una buca occupata da due uomini dove era caduta una granata che aveva provocato l'esplosione di una quarantina di bombe a mano. In aiuto dei tre commilitoni era intanto accorso il tenente Riello, da cui dipendeva il plotone comando; il suo atto generoso gli salvava la vita perché, poco dopo, un'altra granata esplodeva nella stessa buca, subito dopo che egli l'aveva abbandonata con i tre feriti.

Dopo il ferimento del comandante di battaglione, sembrò che i paracadutisti stessero per essere sopraffatti, ma l'intervento energico ed efficace di alcuni ufficiali ristabilí le cose. Si distinsero il tenente Rinaldi ed il capitano medico Verona, dirigente il servizio sanitario, che sostituí in linea un ufficiale caduto, galvanizzando col suo esempio i paracadutisti. L'altro ufficiale medico del battaglione, sottotenente Bini, già campione italiano di salto triplo, uscí allo scoperto sotto il fuoco avendo visto un arabo che stava faticosamente trascinando un ferito, e portò entrambi in salvo entro le linee.

Il I battaglione era riuscito a fermare per molte ore gli inglesi, dopo di che, arretrato, aveva formato una nuova linea difensiva nella zona di Djebel el-Azag - Djebel el-Ajred sulla quale si arrocava resistendo per sei giorni agli attacchi incessanti dell'avversario. Al termine di questo ciclo operativo, che prenderà il nome di Djebel Abiod, le perdite tra morti, feriti e dispersi (quasi tutti prigionieri) ammontavano a circa un terzo della forza del battaglione. Tra la fine di novembre ed i primi di dicembre erano raggiunte nuove linee difensive nei pressi dell'abitato di Jefna, dove, unitamente ai paracadutisti tedeschi, veniva strenuamente difeso il tunnel che costituiva l'unico sbocco nella retrostante valle posta in direzione di Biserta. Successivamente il battaglione si portava a Mediez el-Bab ed a Medjerda, e quindi destinato alla difesa delle basi aeree, prima a Tripoli poi a Gabès ed infine a Sfax, dove giungeva all'inizio di gennaio 1943. Ora la posizione delle forze italo-tedesche in Tunisia si era consolidata e rafforzata, e si erano costituite due armate: la 1ª, al comando del generale Messe, che comprendeva le residue divisioni dell'ACIT (Armata Corazzata Italo-Tedesca), ripiegate dalla Libia, posta a difesa della zona Sud-Est del fronte, e la 5ª, di nuova costituzione ed affidata al generale tedesco von Arnim, schierata sul versante Nord-Ovest. In questa zona aveva operato il I battaglione d'assalto paracadutisti dell'Aeronautica, che aveva reso possibile, col suo intervento, l'afflusso di rinforzi a Biserta consolidando cosí la zona occidentale del nuovo fronte di battaglia. [15]

[15] Alla data del 17 marzo 1943, la situazione ufficiale del battaglione era la seguente: tenente colonnello pilota Edvino Dalmas, comandante; capitano AArs Aldo Molino, comandante interinale; capitano medico Alberto Verona, dirigente servizio sanitario; sottotenente medico Franco Bini, addetto al servizio sanitario; tenenti AArs Giuseppe Borriero, Savino Caccavo, Angelo Calavita, Antonino Scotto, Sergio Riello, Mario Junk, Mario Scano, Emilio Silvestri, Erminio Carfagnini, Michele Messina, sottotenente pilota Mario Rinaldi, sottotenente AArs Fabrizio Ruffo: comandanti squadre paracadutisti. L'elenco è allegato alla stessa lettera di cui alla nota 11, ed in esso si specifica che «mancano alcuni nominativi di ufficiali che si trovano temporaneamente, per motivi vari, in Italia».

In quei giorni, anche il battaglione *Loreto* che, come abbiamo visto, era di stanza a Marsala, aveva l'ordine di trasferirsi in Tunisia. Ma soltanto due compagnie, la 1ª e la 2ª, potevano partire: la partenza delle altre due era procrastinata e poi, per sopravvenute difficoltà di trasporto, annullata. Ridotte di personale, mancanti quasi al completo di ufficiali, la 3ª e la 4ª compagnia saranno inviate dopo alcuni mesi in Sardegna e quivi rimarranno fino all'8 settembre. [16] Giunte in Tunisia, le compagnie del *Loreto* venivano adibite alla difesa costiera ed antiparacadutistica, oltre che degli aeroporti, con dislocamento della 1ª compagnia ad Enfidaville e della 2ª a La Marsa; quest'ultima forniva anche i distaccamenti per gli aeroporti di Gammarth e Biserta.

Ai primi di marzo, su disposizioni della 1ª armata d'intesa con lo Stato Maggiore Aeronautica, si procedeva ad una riunificazione del reggimento *Duca d'Aosta*, strutturandolo su due battaglioni di circa 400 uomini ciascuno articolati su due compagnie fucilieri e due mitraglieri, queste ultime armate con Safat cal. 12,7. Il reggimento prendeva corpo dalle due compagnie del *Loreto* (comandato ora dal maggiore Dal Masso), dal I battaglione paracadutisti (comandato interinalmente dal capitano Molino) e per il resto da personale delle varie specialità dell'Aeronautica in forza alla V squadra aerea e proveniente da reparti di volo ed enti tecnico-amministrativi disciolti. Questi ultimi elementi, naturalmente, non potevano dare che un rendimento ed un'affidabilità limitati, soprattutto per l'insufficiente preparazione militare ai fini di un impiego nel combattimento terrestre, per cui si rese necessario ridimensionare la struttura dell'unità a livello battaglione, arricchendone però la qualità attraverso l'assegnazione alle compagnie di ufficiali e sottufficiali dei bersaglieri e la dotazione di numerose armi controcarro da 20/65, aumentando anche il numero delle mitragliatrici da 12,7 e da 20. L'Aeronautica non doveva vedere di buon occhio, a questo punto ed in tali circostanze, l'ulteriore impiego della sua unità e se ne faceva interprete presso il Comando Supremo:

> «... I reparti del reggimento sono stati finora e continuano ad essere impegnati in compiti del tutto estranei ai particolari criteri che hanno ispirato la loro costituzione ed il loro addestramento, in compiti, cioè, nei quali potrebbero essere sostituiti da elementi non scelti e non faticosamente addestrati, quali quelli costituenti il reggimento in questione.

[16] Alcuni elementi di queste due compagnie concorsero a formare un reparto di avierifanti, denominato *Battaglione Azzurro* (da non confondersi con l'omonimo reparto costituito nella Repubblica Sociale Italiana) che partecipò con il Governo del Sud alle operazioni a fianco degli anglo-americani.

«Ciò considerato, nell'intento di non disperdere energie preziose e di ricostituire organicamente ed opportunamente preparare una unità che possa eventualmente concorrere, in determinate contingenze, al combattimento ed alla difesa terrestri, si prospetta a codesto Comando Supremo l'opportunità, appena la situazione consentirà di farlo, di ritirare in una località della penisola le unità del reggimento, attualmente sminuzzate in Tunisia ed in Sicilia, per ricostituirle, armarle adeguatamente ed addestrarle ai nuovi e piú importanti compiti che verrebbero in futuro ad esse assegnati.» [17]

Comunque, ultimato con buoni risultati l'addestramento tattico, il reggimento *Duca d'Aosta* venne assegnato come riserva d'armata unitamente al 5° reggimento bersaglieri già della divisione *Centauro* nel frattempo disciolta. L'assegnazione del 5° bersaglieri al settore Nord del fronte (zona di Biserta) lasciava però, in effetti, il solo reggimento *Duca d'Aosta* a disposizione dell'armata, anche se piú tardi sarebbe stato integrato da alcune compagnie del 7° reggimento bersaglieri. Il 30 aprile il reggimento dell'Aeronautica, ed in particolare le compagnie del *Loreto*, veniva impiegato per la prima volta come riserva tattica nel settore tenuto dalla divisione *Pistoia* sulla linea dell'Uadi Tine, prendendo parte all'azione difensiva nel settore durante la prima battaglia di Enfidaville. Ai primi di maggio, con l'accendersi della seconda ed ultima battaglia di Enfidaville, il reggimento *Duca d'Aosta* prendeva posizione fra Djebel Redane e Djebel Zorida a difesa della strada per Tunisi, resistendo sul posto sino alla capitolazione della 1ª armata italiana il 13 maggio 1943. [18]

Il battaglione «ADRA»

La circolare con la quale lo Stato Maggiore Aeronautica, il 28 luglio 1942, sanciva costituzione e compiti del battaglione ADRA diceva fra l'altro:

«La forma normale di impiego di questi reparti di distruttori sarà principalmente il lancio con paracadute, ma è previsto altresí che possano essere impiegati con altri mezzi di trasporto come sommergibili, battellini, alianti, ecc. La loro azione dovrà essere principalmente diretta contro gli impianti aeronautici nemici e contro il materiale di volo. I partecipanti al corso per "arditi distruttori Regia Aeronautica" dovranno essere tratti dal personale della R.A. attualmente alle armi ad eccezione della categoria motoristi e marconisti per la truppa ed i sottufficiali e della categoria piloti per i sottufficiali e gli ufficiali [...]. Le finalità sono della piú alta importanza, e richiedono la partecipazione di elementi sceltissimi sia nel fisico che nello spirito, per il complesso di difficili operazioni che possono essere chiamati a compiere in gruppi di consistenza limitata e superando difficoltà di ordine molto elevato.» [19]

[17] USSMA, fondo 7535 VA4, fasc. 65 BO/53, prot. 1/B/6320 del 29 marzo 1943, oggetto «reggimento d'assalto *Duca d'Aosta*», da Superaereo a Comando Supremo, f.to gen. Fougier.
[18] ARENA, N., *La R.A. 1940-1943*, cit., vol. IV (il 1943), pp. 125-126.
[19] USSMA, carteggio Sios, cartella 81/1942, fasc. battaglione ADRA, prot. BIO H8, oggetto «corso arditi distruttori R.A.», copia senza indicazione di data, da Stato Maggiore R.A. a comandi I, II, III, IV squadra aerea e comando R.A. Sicilia e Sardegna.

L'Aeronautica, giustamente, aveva ravvisato nelle azioni di sabotaggio l'unico modo di contrastare il potenziale aereo nemico, andandolo a colpire nelle sue basi, là dove la carenza numerica, tecnica ed organizzativa della propria linea velivoli non le avrebbe permesso di portare nessuna offesa realmente efficace. Il reparto di sabotatori, costituito ufficialmente nel febbraio 1943, annoverava poco piú di 300 uomini (14 ufficiali, 24 sottufficiali e 270 uomini di truppa), era posto al comando del capitano Araldo De Angelis, che lo terrà sino all'aprile 1943 cedendolo poi al tenente colonnello Dalmas, [20] dimesso dal convalescenziario di Sanremo dopo le ferite di Djebel Abiod, e si articolava su tre compagnie al comando, rispettivamente, la 1ª del tenente Enrico Cinquepalmi, la 2ª del tenente Giuseppe Vosca, la 3ª del tenente Franco Maffei ed un plotone comando (tenente Alberto Degli Effetti). [21] Cosí come era stato per il I battaglione paracadutisti, anche per l'ADRA l'afflusso di volontari era stato maggiore di quanto si potesse prevedere. Coloro che erano stati scelti, erano veramente il meglio sia per prestanza fisica sia per doti morali e professionali. Non a caso, infatti, in un altro documento si sanciva come

«... il personale ADRA, oltre a necessitare della preparazione morale e professionale comune a tutti coloro che sono chiamati a compiere azioni d'assalto e di arditismo, deve possedere una particolare preparazione tecnica completata da una profonda e vasta conoscenza dei materiali e degli impianti aeronautici in genere.» [22]

Gli uomini dovevano indossare la stessa uniforme grigio-azzurra come quella del I battaglione e del *Loreto*, con mostrine da paracadutista come quelle del I battaglione e delle aviotruppe dell'Esercito; sul braccio sinistro, sotto il distintivo di brevetto lancistico, quello da «ardito», mentre quello da paracadutista figurava, come per il I battaglione, sul lato sinistro del petto. [23] La tenuta da combattimento era

[20] Edvino Dalmas, di Zara, ex ardito della prima guerra mondiale, irredento e come tale passibile di impiccagione da parte dell'Austria qualora fosse stato catturato, legherà il suo nome dopo l'8 settembre alle vicende dei paracadutisti della RSI, divenendo il comandante del Raggruppamento Arditi Paracadutisti dell'Aeronautica e poi del reggimento *Folgore*. Deceduto negli anni Sessanta, ha voluto essere sepolto nel cimitero di Tradate (Varese), già sede della scuola paracadutisti della RSI della quale fu creatore ed animatore, dove le sue spoglie riposano accanto a quelle di una decina di paracadutisti in un apposito sacrario nel quale sono anche raccolte oltre 70 lapidi commemorative dedicate alla memoria di paracadutisti, uomini del battaglione «N.P.» della Xª MAS ed ausiliarie.
[21] GIORLEO, A., *op. cit.*, p. 95 ed ARENA, N., *La Regia Aeronautica, 1940-1943*, cit., vol. III, p. 721.
[22] USSMA, carteggio Sios, cartella 81/1942, fasc. battaglione ADRA, prot. 10/1629 del 31 dicembre 1942, da Stato Maggiore R.A. a Comando Supremo.
[23] All'inizio dell'estate 1943 era stato disegnato, a cura del maresciallo Ghiringhelli, un distintivo ovale nel quale, sullo sfondo del simbolo da ardito, figurava un paracadute, il tutto circondato da un nastro su cui correva la scritta «Arditi Distruttori Regia Aeronautica» e sormontato dalla corona reale. Doveva essere applicato sul petto, sostituendo i due – quello da paracadutista e quello da ardito – portati sul braccio sinistro. Del distintivo era stata chiesta al Ministero la prescritta omologazione e, sebbene al momento dell'armistizio questa non fosse ancora pervenuta, molti uomini dell'ADRA usavano già fregiarsene (cfr. GIORLEO, A., *op. cit.*, tavole a colori fra pp. 95 e 97 e VIOTTI, A., *op. cit.*, tav. a colori, p. 101).

analoga a quella che è stata descritta per gli arditi del 10° reggimento dell'Esercito. Il battaglione ADRA aveva trovato sistemazione a Campo dell'Oro, nei pressi di Civitavecchia, in alcune baracche di legno adibite al personale in transito concesse dal Comando Scuole Centrali Militari. Per gli arditi dell'Aeronautica, era stato previsto uno speciale trattamento economico che ricalcava quello in vigore per il 10° reggimento arditi dell'Esercito (vedasi capitolo II, nota n. 8).[24]

I criteri operativi erano analoghi a quelli che caratterizzavano l'impiego dei *commandos*, e che abbiamo già descritto parlando del 10° reggimento arditi. L'addestramento, pertanto, era curato nei minimi particolari:

«... atletica, lotta giapponese, nuoto, voga, esercitazioni col pugnale, lanci di bombe a mano, tiri con la pistola, con il moschetto, con il mitra, uso del lanciafiamme, ecc. Inoltre, addestramento alla forma di lotta propria dei reparti sabotatori: combattimenti di notte e nella nebbia, negli abitati; passaggi di corsi d'acqua; guerriglia; danneggiamento di campi d'aviazione; distruzione di velivoli, di ponti, acquedotti, depositi; interruzioni stradali e ferroviarie. Ciascun ardito doveva essere in grado di orientarsi con la bussola, di leggere alla perfezione le carte topografiche e di interpretare le aerofotografie; avere cognizioni pratiche di aggressivi chimici, conoscere la tecnica dei collegamenti. Doveva anche saper guidare motociclette, automezzi, camionette e cavarsela alla guida di carri armati.

«A ciò si aggiungevano le esercitazioni al nuoto con indosso l'intero equipaggiamento, le esercitazioni di sbarco marittimo e di sbarchi aerei da velivoli e da alianti, oltre, ovviamente, alle esercitazioni di lancio con il paracadute (quattro lanci diurni terrestri e due diurni in acqua, due notturni terrestri e due notturni in acqua, da altezze variabili dai 250 ai 120 metri). Dopo il corso di Tarquinia, un aviere paracadutista poteva essere considerato veramente un soldato di qualità, capace di affrontare ogni situazione. Pur tuttavia, detta preparazione non veniva ritenuta completa; infatti, conclusa questa fase addestrativa, gli arditi venivano inviati alla Scuola del Genio di Civitavecchia, ove seguivano un altro corso: quello di guastatori, perfezionando gli insegnamenti appresi a Tarquinia in fatto di esplosivi e di tecniche distruttive.»[25]

Nella primavera 1943, il battaglione ADRA era pronto per l'impiego. La progressiva precarietà della situazione sul fronte tunisino aveva fatto adombrare a qualcuno la possibilità di mandare anche questo reparto, cosí come era avvenuto per il I battaglione e per il *Loreto*, a rimpolpare il contingente di truppe in quello scacchiere. L'assurdo proponimento era peraltro decisamente contrastato dal Capo di Stato Maggiore generale Rino Corso Fougier, che in un telegramma diretto al Comando Supremo cosí si esprimeva:

«... per quanto riguarda il battaglione ADRA, in considerazione della specifica istruzione impartita ai suoi elementi ed al loro particolare armamento ed equipaggiamento, un suo trasferimento in Tunisia come unità combattente di linea non sembra assolutamente opportuno. Si segnala lo stato di efficienza organica ed addestrativa di detto battaglione ADRA: 3 compagnie, ciascuna di nove squadre di 9 uomini di truppa

[24] USSMA, fondo 7535 VA4, fasc. 65 BO/53, prot. 2/3671 del 7 aprile 1943, oggetto «trattamento economico btg. ADRA», da Stato Maggiore R.A. a Ministero Aeronautica-gabinetto del ministro.

[25] GIORLEO, A., *op. cit.*, pp. 57-58.

piú un graduato. Complessivamente, 270 uomini di truppa, 24 sottufficiali e 7 ufficiali. Tutti hanno pressoché ultimato addestramento generale. 60 elementi sono pronti ad essere impiegati in azioni distruzioni su basi aeree nemiche.»[26]

Analogamente a quanto avveniva nel 10° arditi, l'impiego in azione era concepito infatti per squadre di 9 uomini al comando di un ufficiale o di un sottufficiale, cosí come del tutto simile era l'equipaggiamento individuale (pistola, moschetto automatico o mitra, pugnale, bombe a mano) e di squadra. Il 9 giugno aveva luogo a Rimini quella riunione con i colleghi sabotatori dell'Esercito di cui si è già detto nel capitolo precedente; in questo, riferiamo circa l'unica azione andata a segno in tutta l'intera operazione congiunta, e che riguarda appunto due uomini del battaglione ADRA.

Gli obiettivi fissati per le 10 pattuglie del reparto erano i seguenti:

— pattuglie del tenente Baccaro e s. tenenti Balmas e Comis: aeroporti di Benina 1 e 2 (Bengasi);

— pattuglia del s. tenente Marvulli: aeroporto di Tafaraui (Algeria);

— pattuglia del s. tenente Confetto: aeroporto di Blida (Algeria);

— pattuglie del s. tenente Degli Effetti e sergente Carraretto: aeroporto di Castel Benito (Tripoli);

— pattuglie del serg. maggiore Pennacchiotti e serg. maggiore Stramaccioni: aeroporto di Biskra (Algeria);

— pattuglia del sergente Di Giusto: aeroporto di El-Diem (Libia).

I decolli avvenivano il 13 giugno fra le 19,30 e le 21 con questa successione:

— da Iráklion: pattuglia *Baccaro* ore 19,30, lancio effettuato ore 00,10 del 14 giugno; pattuglie *Comis* e *Balmas* ore 20,00, lancio effettuato ore 23,15;

— da Salon-en-Provence: pattuglia *Marvulli* ore 20,10, lancio effettuato ore 02,10 del 14 giugno; pattuglia *Confetto* ore 20,15, lancio effettuato ore 02,05 del 14 giugno;

— da Decimomannu: pattuglia *Stramaccioni* ore 20,40, lancio effettuato ore 00,15 del 14 giugno; pattuglia *Pennacchiotti* ore 21,00, lancio effettuato ore 00,15 del 14 giugno;

— da Gerbini: pattuglia *Di Giusto* ore 20,55, lancio effettuato ore 00,30 del 14 giugno.

Le pattuglie *Carraretto* e *Degli Esposti* non riuscivano a decollare per la distruzione degli aerei trasportatori avvenuta sull'aeroporto di Gerbini durante un'incursione nemica. Abbiamo detto, nel capitolo precedente, delle confuse e turbolenti fasi del lancio e dell'impatto al suolo dei paracadutisti. In una relazione compilata anni dopo dal colonnello Dalmas, cosí si leggeva:

«Purtroppo quasi tutti gli aerei si allontanarono dalla rotta designata per i lanci, che furono cosí effettuati in zone molto distanti dalle località prescelte, con l'effetto

[26] USSMA, fondo 7535 VA4, fasc. 66, BO/53, prot. 1/B/7724 del 28 aprile 1943, da Superaereo a Comando Supremo, f.to gen. Fougier.

di determinare un grave disorientamento fra le nostre formazioni che non riuscivano a stabilire i necessari punti di riferimento per l'esatta determinazione delle località dove avevano preso terra e la successiva localizzazione degli obiettivi. Oltre a ciò, un fortissimo vento a raffiche, che imperversava su tutte le zone di lancio, rese estremamente difficile l'atterraggio degli arditi. Molti furono i contusi ed i feriti e, poiché la furia del vento aveva tutto disperso su largo fronte, lenta fu la ricomposizione delle pattuglie e lunga e faticosa, e talvolta inutile, la ricerca dei contenitori e di altro materiale spazzato via dal vento.»[27]

Né mancarono di farsi sentire le ripercussioni dell'approssimazione con la quale certe operazioni venivano condotte. Dal rapporto di uno dei capi equipaggio dei velivoli che avevano lanciato le pattuglie si legge che:

«... lo sgancio degli aerorifornitori è avvenuto dai 40 ai 50 secondi prima delle squadre a causa del mancato funzionamento della sirena in coda. L'avviso di lancio era stato dato contemporaneamente all'armiere (a voce) ed in coda (con sirena), ma poiché quest'ultima non ha funzionato gli aerorifornitori sono partiti prima delle squadre che si sono lanciate in seguito a ripetizione del segnale prestabilito con l'altra sirena del cruscotto.»[28]

Il che significava una dispersione dei contenitori dagli uomini variabile da 3,5 a 5 chilometri, in funzione della velocità del velivolo e del vento, con tutti i problemi di recupero che ne derivavano, di notte ed in zona nemica.

La pattuglia *Baccaro*, unitamente a quella *Di Tommaso* del 10° arditi, avevano preso terra a circa 40 km dalla zona prestabilita; entrambe venivano catturate il giorno 15 mentre cercavano di raggiungere il costone del gebel[29] nel quale avrebbero potuto occultarsi. La pattuglia del s. tenente Marvulli finí fuori zona ed atterrò in una fattoria; accorsero alcuni arabi, gli arditi tentarono di ammansirli offrendo loro denaro, ma, purtroppo, la valuta della quale erano stati provvisti prima della partenza non aveva piú corso legale in Algeria fin da quando erano sbarcati gli americani. Circondati, furono catturati dopo un breve conflitto a fuoco nel corso del quale cadde l'ardito Ettore Mignani, di Pola. Anche la pattuglia *Confetto* fu catturata poco dopo l'atterraggio, avvenuto a circa 70 km di distanza in linea d'aria dalla zona prescelta; dopo un tentativo di attacco alternativo all'aeroporto di fortuna di Affreville, distante una decina di chilometri, ma privo di aerei e di impianti di interesse bellico, la pattuglia si era rimessa in moto per cercare di raggiungere l'obiettivo primario, Blida, ma, circondata da reparti francesi, era costretta ad arrendersi dopo aver esaurito in breve tempo i tre caricatori da quaranta colpi per ciascun mitra. Le pattuglie *Pennacchiotti* e *Stramaccioni* riuscirono invece, per diversi giorni, ad eludere la cattura, seminando scompiglio nella zona senza peraltro riuscire ad arrivare sugli obiettivi e disponendo gli esplosivi lungo le piste, venendo infine neutralizzati il giorno 19. La pattuglia del sergente Di Giusto, invece, era stata catturata non appena messo piede a terra.

Le pattuglie *Comis* e *Balmas*, se avevano avuto migliore sorte delle altre nella prima fase, essendo state lanciate in prossimità della zona prescelta, non andavano anch'esse esenti da incidenti nella seconda, con frattura di un piede per il s. tenente Balmas e lussazione della caviglia per un ardito, e la solita dispersione di alcuni contenitori di viveri ed acqua. Il mattino successivo, aerei nemici sorvolavano a bassissima quota il gebel cirenaico allo scopo di individuare e localizzare le pattuglie italiane. Fortunatamente la zona collinosa e ricca di anfratti e caverne offriva la possibilità di sottrarsi facilmente alla vista dei ricognitori. La certezza, però, che presto truppe appiedate ed autoportate avrebbero partecipato alla ricerca, convinceva i due ufficiali della necessità di adottare disposizioni atte a scongiurare spiacevoli sorprese. Due uomini venivano inviati in perlustrazione in direzione di Benina, altri due sul versante Nord del gebel per osservare, con binocolo, la piana bengasina. Questi tornavano ben presto indietro per comunicare di aver notato, a valle del gebel, un grosso movimento di uomini e mezzi diretti verso la zona collinosa in cui le pattuglie si trovavano rifugiate. Ci si rimetteva subito in marcia, dopo aver abbandonato gli infortunati, ma dopo due giorni le riserve di acqua si erano esaurite. Un contenitore con il prezioso liquido era andato perduto durante il lancio, e la maggior parte delle borracce del secondo contenitore erano state trovate vuote. Arena, in uno dei suoi libri nei quali, con tanta accuratezza storica e passione di anziano paracadutista, rievoca queste vicende, parla di «difettosa chiusura».[30] Ma noi abbiamo avuto occasione, durante gli anni trascorsi in servizio presso lo Stato Maggiore Aeronautica, di leggere se pur frettolosamente, per non creare difficoltà a chi ce lo stava mostrando contravvenendo a ferrei divieti in proposito, un documento nel quale alcuni dei componenti le pattuglie dichiaravano che già in volo, nel controllo dell'equipaggiamento e delle buffetterie che ognuno portava addosso, avevano trovato le rispettive borracce individuali completamente svuotate dell'acqua di cui loro stessi le avevano riempite prima della partenza e che avevano ben richiuse. Un altro dei tanti, troppi «misteri» che poi, tutto sommato, tanto misteriosi non sono.

Durante una breve sosta, quattro arditi, Capuzzo, Menichetti, Venturini ed Orlando, si caricavano di tutte le borracce vuote e scendevano a valle, decisi a fare rifornimento, cosa che portavano a termine molto abilmente, dopo aver individuato un pozzo ed esservi arrivati eludendo la sorveglianza nemica sempre piú stretta. Ma ormai il cerchio si andava stringendo, ed i rastrellamenti si stavano concentrando

[27] GIORLEO, A., *op. cit.*, p. 61.
[28] USSMA, fondo 7535 VA4, fasc. 65 BO/53, relazione del capitano pilota Marco Fugazzola al Comando Superiore Aviazione del Regio Esercito sulla missione speciale della notte del 13 giugno 1943.
[29] Altopiano, elevazione rocciosa (dall'arabo *ğābal* = montagna).

[30] ARENA, N., *op. cit.*, p. 349.

su tutta la zona collinosa. Avvistata una pattuglia nemica troppo vicina per essere evitata, gli ADRA aprivano il fuoco uccidendone uno dei componenti e mettendone in fuga gli altri. Era andata bene, ma sarebbe durato poco. Il giorno dopo, infatti, si verificava un altro scontro a fuoco, e per quanto i sabotatori si fossero suddivisi in piccoli gruppi per rendere piú difficoltosa la ricerca, venivano alla fine circondati e costretti alla resa.

In due contro una base aerea

I due uomini che erano stati inviati in perlustrazione in direzione di Benina erano il 1° aviere Vito Procida, classe 1917, e l'aviere Francesco Cargnel, classe 1921, appartenenti rispettivamente alla pattuglia *Balmas* ed alla pattuglia *Comis*. Quando avevano sentito i lontani colpi di fucile, s'erano resi subito conto che i compagni erano impegnati in combattimento e che quindi difficilmente avrebbero potuto ricongiungersi con loro, e, senza starci troppo a pensare, avevano deciso di avviarsi verso gli obiettivi assegnati, i due aeroporti di Benina, sperando di ritrovarsi lí con gli altri. Se cosí non fosse stato, avrebbero condotto a termine da soli l'azione loro due. Cargnel era bellunese, di Feltre, e Procida messinese. Due caratteri, due mentalità, due modi di fare diversi, per certi aspetti agli antipodi; ma il momento particolare che stanno vivendo annulla ogni differenza, ogni connotazione. A fattor comune, hanno il fatto di essere due volontari di una specialità «ardita», degli incursori-sabotatori addestrati per un determinato compito: hanno chiesto loro di ballare, ed ora che le danze sono cominciate, si va in pista, e si cerca di vincere il primo premio. Ci rendiamo conto che una tale semplicità e chiarezza di stati d'animo e di intenti è qualcosa di ultraterrestre, di fantascientifico per chi vive nel mondo di oggi, «sindacalizzato» in ogni sua espressione, anche la piú normale, all'insegna del *do ut des*, e dove se le cose non sono contorte, contraddittorie, inintelligibili, non valgono. Ma vorremmo tanto che, tra coloro che ci leggeranno, vi fosse almeno qualche giovane al quale poter assicurare che nella vita è possibile anche essere coerenti, in linea con sé stessi, semplici, sereni, compiendo fino in fondo il proprio dovere – già, con la lettera «d» si scrive anche questa parola, oltre che «diritto» – e che il farlo non significa non avere una personalità ma, al contrario, realizzarla nella sua espressione migliore. Ed il tutto tanto piú vale quanto piú è fatto tacitamente, senza trombe, per interiore, ineluttabile convinzione, perché è cosí e perché non potrebbe essere altrimenti, senza che intervenga il Solone di turno, psico-socio..., ecc., a spiegarne le ragioni.

Come stava avvenendo per Cargnel e Procida. Si incamminano col loro equipaggiamento e col materiale che sono riusciti a recuperare dopo il lancio. Marciano per tre notti e due giorni superando difficoltà

di ogni genere, riuscendo ad eludere la sorveglianza nemica ed i predoni arabi che, allettati dalle ricompense promesse dagli inglesi, davano una caccia accanita ai paracadutisti. Arrivati al punto del *rendez-vous* con le altre pattuglie, stabilito in sede di pianificazione prima della partenza, lo uadi[31] el-Qattara, si occultano in una grotta con la speranza di veder arrivare qualcuno. Di notte, mettono in funzione i fischietti distribuiti prima del decollo, che riproducono il verso della civetta, segnale stabilito di riconoscimento, ma, ovviamente, nessuno risponde. Si mettono allora ad ispezionare in lungo ed in largo lo uadi, ma oltre un certo limite non possono andare. Sono stanchi, soprattutto tremendo è il tormento della sete. Stanno per crollare, sfiniti, quando sopraggiunge un provvidenziale cammello col quale, una volta ucciso, è possibile dissetarsi succhiandone il siero ed il sangue.

La sera del 17 giugno, Cargnel e Procida arrivano sulle alture dominanti la piana di Bengasi, nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Benina Nord. Hanno terminato anche i viveri, ma decidono di attendere ancora 24 ore prima di dare inizio all'azione. Il piano prevedeva, infatti, che questa dovesse essere effettuata nella notte del 18, ed i due non volevano rischiare di mandare a monte l'attività di altri compagni che fossero eventualmente sfuggiti alla cattura e che non si fossero potuti collegare con loro per una serie di circostanze di vario genere. L'attesa per tutto il giorno successivo, nelle condizioni in cui si trovano, è penosa; serve ad attenuarla l'ingestione di compresse di simpamina e l'osservazione di quanto avviene nell'area dell'obiettivo. L'aeroporto è, infatti, ben visibile, dista solo 7 km dal loro punto di osservazione, è possibile rilevare la rete di recinzione in filo di ferro, il servizio di guardia, le ronde mobili, l'avvicendarsi dei turni. Il campo brulica di aerei, alcuni atterrano, altri decollano, ma soprattutto c'è n'è un gran numero, quasi tutti quadrimotori, parcheggiati in vari settori del campo, luccicano al sole; sono tutti bombardieri americani con tanto di stella sulla fusoliera, tutti col loro carico di bombe, pronti a sganciarle magari proprio l'indomani sull'Italia, e magari proprio su Palermo, pensa Procida, o su Gemona, rimugina Cargnel. Addossati alla rete, dei capannoni, e tra questi e gli aerei una serie di tende, sette in tutto. Si controllano le armi – a Cargnel è rimasto il mitra con un caricatore, a Procida la pistola – e le cariche. Ne hanno dieci per ciascuno, ma una di quelle di Cargnel deve aver subíto un urto durante il lancio; appare contorta, sicché Cargnel decide di tenerla come riserva.

Finalmente, è venuta di nuovo sera. È il 18 giugno. Cercano di scrollarsi di dosso sete, fame, fatica – il sonno no, ci ha pensato la simpamina, gli occhi sono aperti e dilatati come quelli di un gufo – e, alle prime ombre, iniziano cautamente l'avvicinamento. Verso mezza-

[31] Letto pietroso di un fiume sempre asciutto, tranne che nella stagione delle piogge; ovvero può anche significare il fiume stesso (dall'arabo *wādin* = valle, letto di fiume).

notte, sono nei pressi della rete di recinzione, sdraiati a terra, con le palme delle mani incrociate sotto le ascelle per nasconderne il biancheggiare e la faccia infossata nel terreno nei momenti in cui, ogni cinque minuti circa, si proiettano sulla rete stessa i fasci di luce provenienti dalle camionette che sciabolano con i proiettori le piste di lancio, di raccordo e le aree di parcheggio. La vigilanza c'è, certo, ma non è impenetrabile, ci si può provare con buona probabilità di riuscita, occorre agire fra un intervallo e l'altro dell'accensione dei proiettori.

Uno sguardo, un cenno con la mano, bene, si va. Si portano sotto rete, aprono un varco con le cesoie, si infilano. Sono dentro. Procedono da Sud verso Nord, ed in breve sono a ridosso degli aerei. Cominciano a lavorare, a piazzare le cariche. Ogni cinque minuti la solita accensione di luci, il solito pendolamento di camionette, una volta due uomini ne discendono, parlottano un po' ma poi si allontanano. I due sabotatori rimangono immobili, ventre e faccia a terra, aderenti al terreno a formare un tutt'uno, poi, appena tutto torna buio, riprendono a piazzare le cariche. Gli aerei sono talmente tanti che, per ragioni di spazio, li hanno allineati ala contro ala. Poiché sono a pieno carico di bombe e carburante, in alcuni casi è sufficiente collocare le cariche con una frequenza alternata, in modo che l'esplosione di un velivolo determini «per simpatia» anche quella dell'aereo immediatamente contiguo. Le innescano tutte e diciannove perché scoppino dopo 45'.

Il lavoro è finito, comodo e liscio come in un'esercitazione. Si riavviano verso i reticolati e, nel passare accanto ad una delle tende, da cui proviene un sonoro ronfare, Cargnel posa l'occhio su una grossa bomba d'aereo posta su un carrello. Gli è rimasta la carica «storta», quella di cui non si fidava. «Che facevo, me la portavo dietro? Ormai non sarebbe piú servita; persa per persa, gli mollavo un altro ricordino ai *tommies*.»[32] E gliela piazza sopra. Se va va, e se no meglio per gli inglesi. Comunque, è sempre un peso di meno da trascinarsi dietro.

Ripercorrono il tragitto verso il nascondiglio da dove si sono mossi. Hanno percorso meno di un chilometro che odono la prima esplosione alla quale, ad intervalli ravvicinati, seguono le altre e, poco prima che abbiano messo piede nell'anfratto roccioso che già li aveva ospitati, il botto finale, assordante, quello della grossa bomba sul carrello. Dal loro angolino in quota, Cargnel e Procida si godono la scena: fiamme, lampi, fumo, polvere, stridio di clacson e di sirene. Ma è come se fosse lontanissimo: l'effetto reattivo della simpamina si fa sentire, alla fase di eccitazione, ormai esaurita, segue quella di astenia e sonnolenza, le palpebre pesano come macigni. Cargnel piomba in un sonno profondissimo, da cui si sveglia dopo parecchie ore. Procida è riuscito di piú a tenere duro, ed al risveglio gli racconta di aver notato

[32] Frase detta da Cargnel ad un collega di lavoro, dopo la guerra e da questi riportata a noi.

un frenetico via vai di macchine, ambulanze, camions, trattori. Ad occhio, gli aeroplani saltati in aria, rovesciati, danneggiati, sbalestrati lontano sono circa 25. Le tende sono scomparse. «Franco, *bedda matri*, un macello!»

A lenti passi, intanto, dal gebel, stava venendo giú un pastore. Scende, gira, risale e ad un tratto, per tirarsi su, s'aggrappa con una mano all'orlo della buca dove sono i due ADRA. Velocissimo, Cargnel gli blocca la mano con una delle sue, saldamente. L'arabo è sull'orlo dell'infarto, poi si riprende e dice di essere un ex soldato delle nostre truppe coloniali e si offre di rifocillare i due. Dopo un po', infatti, ritorna con due uova, un gran pezzo di pane ed un litro d'acqua.

«Avevamo una fame da lupi ed una sete da non dirsi» rievocherà poi Cargnel, «e la nostra contentezza era tanto piú grossa in quanto l'arabo ci aveva promesso che sarebbe tornato di notte per guidarci nel luogo di recupero, stabilito prima della partenza da Creta, che distava circa una sessantina di chilometri. Invece non s'era piú visto. Forse sarà pure venuto, e vedendo che dormivamo non avrà voluto disturbarci. Fatto sta che io mi ero riaddormentato, ed anche Procida. Ci siamo svegliati la mattina di domenica [*era il 20 giugno*]. Storditi tuttora dalla simpamina, abbiamo deciso di rimetterci in cammino dando un addio definitivo alla buca.»[33]

Non avevano né viveri né acqua, ma solo tanta stanchezza, tante vesciche ai piedi (ah, le scarpe nuove distribuite a tutti poco prima della partenza!) e tanta voglia di arrivare all'appuntamento con l'aereo.[34] Un passo dopo l'altro, stancamente, ma si andava avanti.

Ad un certo punto, i due incontrano un altro pastore e gli chiedo-

[33] PARISET, D., *Storia del paracadutismo*, Roma, Vito Bianco ed. 1962, p. 249.

[34] Per recuperare le quattro pattuglie partite da Iráklion, era stato stabilito che dieci giorni dopo il lancio un aereo si sarebbe portato sul campo di fortuna di Aisilian e lo avrebbe sorvolato in attesa di scorgere eventuali segnalazioni. In caso positivo, sarebbe atterrato per prendere a bordo gli arditi. Se questo appuntamento fosse invece andato a vuoto, un altro aereo avrebbe ripetuto tre giorni dopo la missione, atterrando questa volta in una località desertica situata a Sud di El-Carruba. Il 23 giugno, pertanto, un S.75 al comando del capitano pilota Fugazzola (lo stesso che aveva trasportato le pattuglie *Baccaro* e *Di Tommaso* in zona di lancio) ed avente a bordo, oltre all'equipaggio, il tenente colonnello Klinger quale comandante la spedizione di recupero, il capitano del genio aeronautico Velani quale direttore tecnico, un capitano e tre arditi paracadutisti dell'ADRA, decollò da Iráklion, raggiunse il campo di Aisilian, lo sorvolò a lungo ma poi, non avendo scorto alcun segnale, tornò indietro.

Il 26 giugno, come abbiamo solo sommariamente accennato nel capitolo precedente riferendoci alle pattuglie del 10° reggimento arditi, un secondo S.75 pilotato dal capitano Cervi, con a bordo Klinger, Velani, il capitano dell'ADRA Appoggi con gli arditi Fedeli, Greco e Motta, partí da Iráklion. Quando giunsero nella zona convenuta, non scorsero segnali di sorta, ma Klinger decise, d'accordo col pilota, di atterrare egualmente nella speranza che qualche componente le pattuglie giungesse, sia pure in ritardo, all'appuntamento. L'atterraggio fuori campo riuscí bene, ed i militari che erano a bordo saltarono subito fuori dall'aereo, con le armi in pugno, pronti ad ogni evenienza. La giornata in territorio nemico fu lunga a trascorrere. Cinque volte vennero sorvolati da aerei che, per fortuna, data l'alta quota non avvistarono il trimotore italiano. Klinger non si dava pace: possibile che nessuno dei 40 arditi fosse riuscito a sfuggire alla cattura? Dopo l'imbrunire, alle 19,50, ci si dovette decidere a rientrare. Il decollo, in uno spazio utile alquanto ristretto, fu facilitato dal vento che soffiava a circa 40 km orari. Alle 20,10 l'aereo ripassava sul luogo dell'appuntamento, vi compiva un paio di giri; poi, visto che da terra non veniva fatto alcun segnale, puntava decisamente verso Creta.

no un po' di latte di pecora. Lo ottengono, e quando riprendono il cammino, bè, le cose vanno molto meglio, almeno la sete s'è calmata. Forza, che ce la facciamo.

Neanche il tempo di finire la frase: l'arabo, tirato fuori un vecchio fucile, li ha presi di mira ed ha sparato, colpendo Cargnel alla gamba destra ed al polso sinistro. Niente di estremamente grave, ma certo tale da non consentirgli di continuare la marcia. Cargnel invita Procida a proseguire da solo, ricevendone in cambio una serie di epiteti fra i piú in voga al mercato del pesce a Messina. Rispondono al fuoco utilizzando l'unico caricatore del mitra, ma l'effetto simpamina non consente risultati efficaci – l'arabo è fortunato – e le raffiche servono solo a tenerlo a bada. «Ci siamo buttati in una buca, Procida ha provveduto a tamponarmi l'emorragia. Dopo una mezz'ora abbiamo sentito rumore di motore. Era una camionetta inglese.» Questa volta è finita davvero. Continua la rievocazione di Cargnel:

> «Ci hanno presi. Mi hanno medicato subito, per la verità, dopo avermi trasportato celermente all'Ospedale «Principe di Piemonte» a Bengasi. Mi hanno fatto la radiografia. M'hanno trattato bene. Devo dire che prima d'arrivare a Bengasi, sono passato con la camionetta davanti all'aeroporto di Benina Nord ed ho avuto modo di vedere il disastro da noi cagionato. Procida aveva ragione di dire che avevamo combinato un macello. Il giorno dopo m'hanno riportato al campo d'aviazione di Benina Nord. Qui ho ritrovato Vito, insieme al quale a bordo di un aereo ho viaggiato sino ad Elliopolis. Qui io sono andato in ospedale, Procida ha dovuto subire interrogatorî di non so quale grado. Da quel giorno non l'ho piú visto. So soltanto che dopo 40 giorni, uscito dall'ospedale, sono stato sottoposto a speciali interrogatorî a mia volta, minacciato ed anche "pestato". Nuova tappa: il campo 321 a Latrun, in Palestina, dove sono rimasto due mesi.»[35]

Intanto, fra settembre ed ottobre 1943 erano affluiti in Palestina dalla Turchia i soldati italiani provenienti da Rodi e dalle altre isole del Dodecaneso che, all'atto dell'armistizio, ne avevano eseguito le clausole cessando ogni ostilità contro gli inglesi e divenendo «cooperatori». Erano stati concentrati a Gaza, a circa 40 km da Latrun, e tra le due località era stato allestito un ospedale militare inglese con annessa sezione italiana. Appena edotto della cosa, Cargnel decide di raggiungerla. Come fare? Occorre uno stratagemma. Riportiamo da Pariset la cronaca di quest'ultima vicenda del ventiduenne aviere paracadutista del battaglione ADRA.

Si rovescia una pentola di tè bollente su una gamba. Portato all'ospedale, che è nelle vicinanze di Gaza, vi rimane un paio di settimane al termine delle quali è dato dimettibile e da rinviarsi al campo di prigionia di provenienza. Ma Cargnel è duro come la roccia delle sue montagne. Quando viene il momento di lasciare l'ospedale, si infila fra i marinai italiani che, dimessi anche loro dalla sezione italiana dell'ospedale, stanno per imbarcarsi sull'autocarro che deve riportarli a

[35] Pariset, D., *op. cit.*, pp. 249-250.

Gaza. Con la solita faccia di «tolla», modifica di poco il cognome e si attribuisce le generalità del 2° capo Guido Carrer. L'arabo di scorta comincia a dare i numeri: anziché dodici uomini, gliene tornano sempre tredici. Conta, riconta, le risate si sprecano, ed allora, imbarazzato e confuso, taglia corto e fa mettere in moto l'automezzo. In ospedale, Cargnel si è procurato una giubba inglese, ora la indossa sopra i pantaloncini corti e, arrivati a Gaza, non ha niente di diverso nell'aspetto dagli altri marinai. Riesce a sottrarsi al controllo, è anche fortunato perché non solo al Comando Marina prendono per buona la sua identità senza approfondire troppo la cosa ma, soprattutto, perché il contingente di marinai nel quale si è intruppato è in attesa di rimpatrio. Fortuna, certo, ma, vivaddio, se l'era proprio meritata. Nel giugno del 1944 sbarca a Taranto.[36]

L'avventura era finita. A ben guardare, sarebbe stata una delle poche azioni di guerra veramente «paracadutistiche» condotte a termine da questa specialità italiana, non potendosi, infatti, considerare realmente tale nemmeno il lancio su Cefalonia condotto il 30 aprile 1941 dal II battaglione paracadutisti del maggiore Zanninovich che, se pur in territorio nemico, non aveva comportato il minimo uso della forza.

L'attacco dei due arditi dell'ADRA aveva, da solo, compensato il fallimento dell'intera operazione di sabotaggio programmata ai danni delle basi aeree nemiche del Nord Africa. Gli inglesi non avrebbero mai fornito, neanche a distanza di anni, dati precisi sui danni riportati a seguito dell'azione portata da Cargnel e Procida. Con il disinvolto distacco con cui sono soliti trattare gli argomenti non graditi, in una nota comparsa sulla rivista «Air Force» dell'ottobre 1943 ammettevano, nel riferire dell'operazione italiana, che «realmente in un caso è stato possibile causare dei danni ad un nostro aeroporto ad opera di due paracadutisti italiani che sono stati successivamente catturati».[37] Ma la stima approssimata di Procida, circa 25 aerei, è da ritenersi valida e, in una valutazione fatta in anni successivi presso lo Stato Maggiore Aeronautica, si era convenuto che essa corrispondesse, in termini di risultati, a quanto avrebbero potuto conseguire quattro passaggi reiterati di un intero gruppo da bombardamento che avesse condotto un'incursione sul campo particolarmente fortunata, al massimo del rendimento. Qualche elemento informativo si era invece potuto avere sull'esito dello scoppio della grossa bomba d'aereo: una quarantina di membri degli equipaggi di volo, alloggiati nelle tende, erano morti nell'esplosione, e numerosissimi erano stati i feriti.[38] Chissà quante persone, in alcune città italiane, avevano continuato a vivere evitando le

[36] Pariset, D., *op. cit.*, p. 250.
[37] Arena, N., *op. cit.*, p. 353.
[38] *Ibidem*, p. 352.

bombe a loro destinate, e non avrebbero mai saputo di doverlo a due giovanotti, uno di 26 ed uno di 22 anni.[39]

Dopo lo sbarco anglo-americano in Sicilia, alcune pattuglie furono lanciate in zone dell'isola fra il 21 ed il 31 luglio 1943 per compiere azioni di sabotaggio dietro le linee nemiche, ma non si hanno ulteriori notizie in proposito. Presso la Scuola Paracadutisti di Viterbo, fra agosto e settembre 1943, tra i varî reparti in via di formazione ed in addestramento c'era anche un secondo battaglione ADRA, comandato dal maggiore Trepiedi. Dopo aver resistito agli attacchi condotti dalla 3ª divisione *Panzergrenadieren* tedesca e dopo che il comando del presidio militare aveva disposto lo scioglimento della scuola, del deposito paracadutisti e dei reparti da essi dipendenti, alcuni allievi si schieravano con i tedeschi, e li ritroveremo poi al Raggruppamento Arditi Paracadutisti ed all'annessa scuola dell'Aeronautica della RSI a Tradate (Varese), agli ordini del tenente colonnello Dalmas, e nel battaglione *Azzurro* che combatterà sul fronte di Nettuno contro gli Alleati,[40] mentre altri si davano alla macchia oppure tentavano di passare le linee per congiungersi con i reparti del Governo del Sud. Fra questi ultimi, figuravano anche le due compagnie del battaglione *Loreto* che non avevano potuto raggiungere la Tunisia.[41] Con il battaglione ADRA di nuova formazione, si trovavano a Viterbo anche circa 200 arditi del I battaglione, del quale non tutte le pattuglie erano state impiegate. L'8 settembre erano stati dislocati a Centocelle per difendere da azioni tedesche quell'aeroporto sul quale, secondo il noto progetto americano poi rientrato, avrebbe dovuto essere aviolanciata una parte della 82ª divisione paracadutisti statunitense (*Airborne*). Il giorno 10 erano arrivati invece i *Fallschirmjäger* (paracadutisti) tedeschi della 2ª divisione, alcuni degli uomini si erano sbandati, altri erano stati catturati e messi in un campo di concentramento allestito nella zona di Pratica di Mare, compreso il tenente colonnello Dalmas. Il comandante della divisione paracadutisti germanica, che aveva conosciuto Dalmas ed i suoi uomini in Tunisia, non appena conosciuta la loro sorte si affrettava a farli rimettere in libertà. La maggior parte di essi si ritroveranno poi col loro comandante sotto le insegne della RSI.

Siamo lieti di aver potuto rievocare le vicende dei reparti speciali dell'Aeronautica, sia come ex appartenenti alla specialità paracadutisti di questa forza armata e sia perché le loro gesta sono molto poco conosciute anche all'interno di questa.[42] Quando, negli anni Settanta, ne facevamo ancora parte, avevamo introdotto una consuetudine che aveva appunto lo scopo di mantenere vivo, almeno nei paracadutisti dell'Aeronautica, il retaggio ed il legame spirituale con i commilitoni che ci avevano preceduto qualche decennio prima: in volo, pochi secondi prima del lancio, con il primo uomo della fila già in prossimità della porta del velivolo, veniva lanciato all'unisono il triplice grido: «ADRA, ADRA, ADRA».

Ci piaceva pensare che si disperdesse nel vento, e che questo lo portasse lontano, in quel cielo al quale tanti ragazzi vestiti di grigio-azzurro, con un paracadute sul braccio sinistro, avevano guardato per realizzare un bel sogno pulito, fatto di fede e di ardimento. Il tempo passa, inesorabile, e quando anche gli ultimi protagonisti saranno venuti meno, di loro non resterà piú nulla. A queste pagine, il compito di perpetuarne il ricordo.

[39] Cargnel, dopo essere rientrato in Italia, si portava a Roma dove, nel febbraio 1945, era contattato da un ufficiale dello Stato Maggiore Aeronautica per essere lanciato nel Nord ed eseguire missioni informative in collegamento con gli alleati. La fine della guerra, due mesi dopo, non lo metteva in grado di attendere a questo compito cui, con il consueto entusiasmo, aveva aderito. Dopo la guerra, lavorò per alcuni anni come commesso presso la libreria «Rizzoli» di piazza Colonna, a Roma; poi di lui si sono perse le tracce, cosí come quelle di Procida, anche perché l'Aeronautica non si è mai preoccupata di tenersi in contatto con questi due suoi militari che, se pur non piloti e facenti parte del personale di truppa, avevano dato comunque non poco lustro e gloria alla loro forza armata contribuendo, con la medaglia d'argento al v.m. loro concessa con D.P.R. del 5 aprile 1965, ad alimentarne i fasti.

In verità, da parte del tenente colonnello Dalmas era stata giustamente inoltrata la proposta per l'assegnazione della medaglia d'oro, convalidata dalle superiori autorità, ma di essa, stranamente, non fu piú trovata traccia. Né valse a riparare a ciò il promemoria inviato dallo stesso Dalmas il 4 gennaio 1962 all'on. Andreotti, all'epoca ministro della Difesa, nel quale si caldeggiava anche la concessione della medaglia d'argento per tutti gli altri componenti delle pattuglie di sabotatori impiegate in quel giugno 1943 (USSMA, fondo 7535 VA4, fasc. 66 BO/53).

[40] Il battaglione *Azzurro*, con il *Nembo* – composto in gran parte da quegli elementi dell'omonima divisione paracadutisti che non avevano accettato l'armistizio e si erano trasferiti dalla Sardegna nell'Italia del Nord – ed il *Folgore*, costituí il reggimento paracadutisti *Folgore*, distintosi nei combattimenti della primavera 1944 sul fronte pontino ed alle porte di Roma, accanto alla 4ª divisione paracadutisti tedesca. In seguito fu disposto che tutti i paracadutisti, anche quelli provenienti dall'esercito, fossero posti alle dipendenze dell'Aeronautica e ne vestissero l'uniforme grigio-azzurra. Sulle vicende dei paracadutisti della RSI è stato dato recentemente – 1987 – alle stampe un bel volume di quasi 700 pagine dal titolo *Per l'onore d'Italia*, scritto da Nino Arena e pubblicato a cura dei reduci del reggimento *Folgore* (tipografia «Stil grafica» s.r.l., via della Mortella 36, Roma), molto dettagliato e corredato da numerosa ed in gran parte inedita documentazione, anche fotografica.

[41] Giorleo, A., *op. cit.*, p. 71.

[42] Il 24 maggio 1987 è stato tenuto a Grosseto il I raduno degli ex appartenenti al reggimento d'assalto *Amedeo d'Aosta*, dovuto all'alacrità ed al fervore organizzativo di un ristretto gruppo di reduci coordinati dall'avvocato Boncristiani, già ufficiale del reggimento. Anche se svoltosi in concomitanza e nell'ambito di un altro raduno, quello del 4° stormo caccia, effettuato nello stesso giorno sulla base aerea sede del reparto, e pertanto destinato a fare un po' da parente povero (*ubi maior*...), è stato pur sempre un evento significativo, e solo ci rammarichiamo che esso sia venuto ad oltre 40 anni dalla fine della guerra e per iniziativa di singoli piú che dell'Aeronautica Militare.

IV. IL BATTAGLIONE ALPINI SCIATORI «MONTE CERVINO»

Una naja di lusso: due paia di scarponi speciali a testa

In quel gelido autunno-inverno del 1940, mentre sulle montagne greco-albanesi una bora ghiacciata si alternava alla neve spazzando le quote e spingendo il termometro a decine di gradi sotto lo zero, le cose si erano messe veramente male per noi, e non soltanto dal punto di vista atmosferico. La guerra contro la Grecia era iniziata il 28 ottobre, ma l'avanzata dei reparti italiani era stata tutt'altro che travolgente, e l'afflusso al fronte di truppe greche provenienti dalle zone nelle quali erano state schierate verso la Bulgaria e la Turchia (che avevano ormai manifestato la loro intenzione di non assumere per il momento alcun atteggiamento aggressivo) aveva finito per bloccare del tutto la lenta progressione delle nostre forze, che nel giro di una settimana si erano ritrovate nell'impossibilità di persistere nel loro atteggiamento offensivo.[1] A metà novembre, addirittura, i greci erano passati alla controffensiva costringendo le nostre divisioni ad un ripiegamento generale dalla frontiera jugoslava al mare, ed alla fine del mese avevano respinto le unità italiane di là dal confine spingendosi a loro volta per decine di chilometri entro il territorio albanese, minacciando

[1] La campagna di Grecia era iniziata il 28 ottobre 1940, ma l'avanzata dei reparti italiani era stata tutt'altro che travolgente, e le ragioni andavano ricercate nel clima di approssimazione e superficialità con le quali la campagna stessa era stata predisposta. L'intempestivo congedamento di centinaia di migliaia di uomini nel corso dell'estate, al termine dei combattimenti contro i francesi sul fronte alpino occidentale, e la messa sul piede di pace di varie divisioni aveva determinato una riconversione alla configurazione di guerra che, condotta affannosamente, non poteva che rivelarsi caotica ed inadeguata. Del pari caotico risultava l'afflusso dei reparti dai porti d'imbarco nazionali a quelli albanesi di Durazzo e soprattutto Valona; giungevano alla spicciolata, frazionati in aliquote, privi di gran parte delle salmerie e dei materiali (compresi quelli d'armamento) che continuavano a giacere per giorni sulle banchine portuali di partenza o di arrivo, ovvero erano avviati ad altre unità per le quali non avevano alcun significato. Fra i tanti, significativo il caso del 5° reggimento alpini, i cui muli, nella quasi totalità, erano rimasti a Brindisi ed avrebbero raggiunto il reggimento molto piú tardi, in quanto nel frattempo erano stati impiegati in temporaneo supporto ad altri reparti di fanteria o di artiglieria a loro volta rimasti sprovvisti delle rispettive salmerie. Spesso gli uomini sbarcati disponevano unicamente delle armi leggere e dell'equipaggiamento e munizionamento individuale, tanto da potersi affermare che nessun reparto di una certa consistenza sia giunto in Albania accompagnato da tutti i suoi mezzi logistici ed operativi. Come conseguenza di tutto ciò, si ebbe sul fronte albanese un miscuglio incredibile di unità, in gran maggioranza di fanteria, mentre attorno ai porti d'imbarco pezzi, quadrupedi, veicoli e materiali pesanti si accumulavano in attesa del trasporto. Pervenuti sulla linea del fuoco, i rinforzi venivano fusi d'improvviso nel calore della battaglia, senza quasi averne avvertito l'avvicinarsi. A parte la numerosa memorialistica, tali condizioni di assoluta carenza organizzativa sono efficacemente compendiate nel volume di Mario Cervi, *Storia della guerra di Grecia* (Milano, Rizzoli, 1986), che sull'argomento costituisce una fra le opere piú valide.

gravemente l'intero nostro dispositivo e la stessa Valona che, con Durazzo, rappresentava uno dei due scali determinanti per l'afflusso dei rifornimenti dall'Italia. Nella prima decade di dicembre la situazione aveva continuato a peggiorare, con l'apertura di una breccia da parte greca verso la strettoia di Klisura e l'evacuazione da parte nostra della città di Argirocastro. Eravamo alle corde su un fronte di 250 km tenuto da 160.000 uomini, di cui 100.000 in linea, nel quale la natura del terreno imponeva a chi si difendeva ed a chi offendeva le direttrici dell'azione, che doveva necessariamente correre lungo le vallate dei corsi d'acqua fiancheggiate da cime innevate e che veniva condotta preferibilmente «per l'alto», battendo incessantemente i costoni col fuoco dei mortai. Le predette valli diventavano quindi il teatro dei combattimenti, con le nostre truppe appoggiate ai salienti nevosi della nuova linea di resistenza che era stata agganciata, per fungere da cerniera fra le due armate impegnate (la 9ª e la 11ª), all'imponente massiccio del Tomori, con i punti cruciali dello schieramento rappresentati dalla val Tomoritza verso Nord ed il settore di Klisura piú a Sud. A metà mese il fronte, diventato sostanzialmente stazionario, era ormai tutto, salvo che nella zona del litorale, un fronte da truppe alpine.

E proprio in base a questa considerazione, in quei giorni di metà dicembre, nel clima di preoccupata tensione che aleggiava nei comandi militari tanto in Albania quanto in Italia, era stata presa la decisione di procedere alla costituzione di uno speciale battaglione di alpini sciatori. In realtà, una proposta in tal senso era stata avanzata allo Stato Maggiore dell'Esercito da parte della Scuola Centrale Militare di Alpinismo di Aosta sin dall'inizio della guerra, sulla scorta delle esperienze maturate durante i combattimenti con i francesi nel giugno 1940,[2] con

[2] I combattimenti sul fronte alpino occidentale contro i francesi, se avevano avuto la loro fase piú saliente dal 21 al 25 giugno con le nostre operazioni offensive su larga scala, erano stati contrassegnati, per il periodo 10-20 giugno, da una serie di scontri a piú ridotto livello, di carattere locale, aventi lo scopo, da parte italiana, di mantenere il contatto con l'avversario e di incalzarlo da presso. Per quanto riguardava gli sciatori, il teatro era rappresentato dal massiccio del Bianco, ed in particolare proprio nel settore della Val des Glaciers, in corrispondenza del Col de la Seigne, si erano verificati scontri ripetutisi poi sul Col d'Enclave, sul Col del Tufs e su Mont Tondu. Da parte francese gli sciatori erano costituiti dalle SES (*Sections Éclaireurs Skieurs*), speciali unità mobili formate da 35-40 sciatori scelti fra i piú audaci ed abili di ogni battaglione di *Chasseurs Alpins* (sull'intero fronte montano le SES erano in tutto 86), ognuna delle quali era articolata su 3 gruppi di combattimento, composti da una dozzina di sciatori ciascuno, che contribuivano al capillare servizio di pattugliamento predisposto fra la linea delle fortificazioni e che inoltre venivano impiegate ovunque vi fosse la possibilità di realizzare azioni di sorpresa. Da parte italiana, erano presenti tanto in una compagnia del battaglione *Duca degli Abruzzi* (cfr. nota 5) quanto nella compagnia alpieri-arditi, costituita nello stesso giugno 1940 con gli atleti del Nucleo Pattuglie sci-veloci ed altri specialisti della Scuola Centrale Militare d'Alpinismo, tra i quali Zeno Colò, che sarebbe diventato campione olimpionico nell'immediato dopoguerra. Le notizie sono tratte dal volume di Luciano Viazzi *1940-1943. I diavoli bianchi, Gli alpini sciatori nella seconda guerra mondiale; storia del battaglione «Monte Cervino»* (Milano, Mursia, 1984, pp. 28-46), dedicato, come dice il sottotitolo, interamente alla ricostruzione delle vicende del battaglione *Monte Cervino* ed al quale pertanto faremo spesso riferimento rappresentando a tutt'oggi l'unica opera organica relativa al reparto. È tra l'altro un volume elaborato con spigliata tecnica giornalistica, prezioso per le numerose testimonianze rese all'autore dai reduci del battaglio-

lo scopo di formare un reparto che avrebbe dovuto svolgere servizi di ricognizione veloce su terreni montuosi, ma solo ora il clima di emergenza venutosi a creare e la prospettiva di poter disporre di un'unità di pronto impiego aveva portato al suo immediato accoglimento.[3]

In quel periodo era in pieno svolgimento a Cervinia il 4° corso di specializzazione sciistica per ufficiali subalterni delle truppe alpine, e proprio da due degli ufficiali istruttori, i tenenti in servizio permanente effettivo Carlo Mautino ed Alessandro Brillarelli, furono tratti i comandanti delle due compagnie di linea, la 1ª e la 2ª, sulle quali si doveva articolare il nuovo battaglione alla cui testa venne posto il maggiore Gustavo Zanelli. Comandante del plotone comando era il tenente Carlo Crosa, aiutante maggiore il sottotenente Clemente Astori. Il reparto, inquadrato nel 4° reggimento alpini della 1ª divisione alpina *Taurinense*, comprendeva 320 uomini, di cui 14 ufficiali, 25 sottufficiali, 45 graduati di truppa e 236 soldati. Le due compagnie erano strutturate ciascuna su tre plotoni, e costituite ognuna da 5 ufficiali, 10 sottufficiali, 16 graduati ed 84 uomini di truppa per un totale di 10, 20, 32 e 168 elementi per ciascuna delle quattro categorie indicate; aggiungendovi altre 90 unità per il comando di battaglione, si perviene al totale generale riportato di 320.[4] La maggior parte della gente proveniva dal battaglione *Duca degli Abruzzi*,[5] integrato da altro personale appartenente ai battaglioni *Aosta*, *Ivrea* ed *Intra* ed al deposito del 4° reggimento alpini, con, a fattor comune, la caratteristica di essere esperti sciatori ed in larga misura volontari. Tenendo conto del reclutamento ad impronta regionale vigente nelle unità alpine, il grosso del reparto era quindi costituito da alpigiani della Val d'Aosta, della Valsesia, dell'Ossola, del Canavese e della val Baltea.

Gli venne dato il nome della piú bella cima delle Alpi, *Monte Cervino*,[6] e la nappina[7] azzurro chiaro come quella del *Duca degli Abruzzi*. Il motto ed il distintivo erano stati ideati dal tenente Aldo Rasero, aiutante maggiore della scuola di Aosta. Il primo era rappresentato semplicemente da un imperativo, con tanto di punto esclamativo, quel «Pista!» che derivava dalla pratica sportiva degli sciatori di allora, che non erano certo la moltitudine di oggi, adusi a piste rudimentali ed improvvisate dalle quali occorreva far sgombrare alla svelta eventuali estranei che vi si fossero trovati. Ma quel grido imperioso stava anche a sottolineare, molto significativamente, lo spirito ed il mordente di questo nuovo reparto d'assalto, alieno da astrazioni retoriche e del tutto in aderenza, invece, con il carattere cosí «speciale» della propria configurazione e dei compiti connessi. Il distintivo, rotondo a bordo giallo, raffigurava un Cervino molto stilizzato visto dal versante italiano, con la montagna di colore bianco candido sullo sfondo di un cielo azzurro chiaro; nel bianco della montagna, facevano bello spicco, sempre in giallo, le parole *Btg. Sciatori «M. Cervino»*, su due righe, mentre ancora dello stesso colore era il «Pista!» inserito nell'azzurro chiaro del cielo, poco sotto la cima del monte.

La data di costituzione ufficiale del *Cervino* è quella del 18 dicembre 1940, cosí come risulta da un altro documento del comando della

ne nonché per la documentazione fornitagli da alcuni di essi. In qualche caso, è rilevabile una differenza fra alcuni dati presentati nel libro e quelli riportati da noi, in particolare per quelli relativi alla Russia, per i quali ci siamo attenuti alla ricostruzione operata da un reduce di questo ciclo operativo, il dott. Carlo Vicentini, durante gli incontri che abbiamo avuto con lui.

[3] A metà dicembre, il Comando Supremo aveva specificato al Comandante Superiore delle Forze Armate d'Albania: [*omissis*] – prevedere la costituzione in situ di reparti sciatori da impiegare per la manovra tattica, attingendo al personale delle unità alpine di cui disponiamo, *Cuneense* compresa, salvo richiedere in Italia la necessaria integrazione di personale e materiali [...] (*La campagna di Grecia*, tomo II [documenti], Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1980, p. 627, documento n. 221, prot. 21/A del 12 dicembre 1940, oggetto: «Operazioni invernali in Albania»).

[4] I dati sono contenuti nel foglio n. 3001 datato 20 dicembre 1940, e relativi allegati, del comando della 1ª divisione alpina *Taurinense* (sezione I, Operazioni) avente come oggetto: «costituzione di un battaglione sciatori», diretto al comando del 4° reggimento alpini e, p.c., al comando della Scuola Centrale Militare di Alpinismo. Il documento, cosí come gli altri che saranno successivamente citati, ci è stato fornito dalla cortese disponibilità del dott. Guerrino Cossard, già ufficiale del battaglione. Solo presso l'archivio personale di qualche reduce del reparto, infatti, è possibile reperire alcuni documenti ufficiali dei quali non si trova traccia neanche nel pur vasto archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito. Del resto, la particolare origine del *Cervino* in seno alla Scuola Centrale Militare di Alpinismo aveva fatto sí che, a prescindere dalle dipendenze ordinative del battaglione dal 4° reggimento alpini e dalle varie dipendenze operative durante la guerra, tutta la documentazione che lo riguardava fosse affluita e venisse custodita presso la stessa scuola, dove poi, a seguito delle vicende del settembre 1943, fu prelevata, ed in gran parte distrutta, dai tedeschi. Neanche presso il predetto ente (divenuto poi Scuola Militare Alpina) esiste pertanto un «fondo» documentario relativo al reparto, cosí come ci è stato confermato direttamente dallo stesso comandante della scuola nel corso dell'apposito sopralluogo effettuato sul posto.

[5] A metà gennaio del 1936 la Scuola Centrale Militare di Alpinismo, che era stata inaugurata due anni prima ad Aosta, aveva costituito per le proprie esigenze addestrative uno speciale battaglione che assumeva la denominazione di *Duca degli Abruzzi* in onore del principe Luigi Amedeo di Savoia, alpinista ed esploratore di rinomanza internazionale. Il battaglione era articolato su tre compagnie: 87ª, proveniente dal battaglione *Aosta*, 88ª (alpieri) ad organico speciale e reclutamento nazionale, costituita da elementi sceltissimi per capacità sciistiche ed alpinistiche, ed 89ª, che raggruppava gli allievi sottufficiali effettivi ed era in pratica una compagnia addestrativa. In questa particolare struttura avevano inizio i primi corsi di sci-alpinismo, che dovevano contribuire non poco alla fama ed al prestigio internazionali della scuola (VIAZZI, L., *op. cit.*, p. 26). Il battaglione *Duca degli Abruzzi* partecipava alle operazioni sul fronte alpino occidentale nel giugno 1940 (cfr. nota 2), impegnato sul massiccio del Bianco nell'attacco a Col de Fours, Col de Bonhomme, Col de l'Oeillone, Combe Noir in unione al 5° reggimento alpini ed alla compagnia alpieri-arditi.

[6] La denominazione era già stata assegnata, durante la prima guerra mondiale, ad un battaglione di milizia mobile costituito nell'inverno del 1915 dal deposito del 4° reggimento alpini. Esso aveva inquadrato la 133ª e, dal 1916, la 87ª e 103ª compagnia cedute dal battaglione *Aosta*, numeri ordinativi poi ripresi, per la prima e l'ultima, dal battaglione *Duca degli Abruzzi* all'atto della mobilitazione nel giugno 1940, sostituendo rispettivamente le originarie 88ª e 89ª (tali variazioni spiegano perché, allorquando il nuovo *Monte Cervino* fu costituito, il 18 dicembre 1940, su due anziché su tre compagnie, queste assunsero la numerazione piú semplice, anche se non in linea con le tradizioni, di 1ª e 2ª). Il battaglione *Monte Cervino* aveva combattuto a Passo della Borcola, sul Pasubio, sul Vodice e sul Grappa, guadagnando una medaglia d'argento alla bandiera del 4° reggimento alpini, venendo poi sciolto nel 1919. (RIZZA, M., *I nostri battaglioni alpini*, Rovereto, Manfrini, 1987, p. 75.)

[7] Mazzetto di fili di lana riunito a fiocchetto, posto sul lato sinistro del cappello alpino in prossimità dell'innesto della penna, di colore differenziato in funzione dei diversi battaglioni.

Taurinense nel quale erano anche precisati i criteri seguiti nella formazione del battaglione:

1) *Formazione*

Tenuto conto delle caratteristiche essenziali dell'azione degli sciatori, si è ritenuto opportuno di tenere i plotoni piú leggeri che possibile, pur mantenendo loro un volume di fuoco sufficiente per svolgere azione indipendente e continuata nello spazio e nel tempo e dare possibilità di distaccare numerose pattuglie.

Pertanto, si sono costituiti i plotoni su due squadre F.M.[8] ed una squadra fucilieri (le prime su 8 uomini, la seconda su 11).

Inoltre lo studio è stato condotto con il criterio di avere circa 200 sciatori, a prescindere dal minimo di personale indispensabile per il funzionamento dei reparti. L'autonomia del battaglione è alquanto ridotta, ma ciò non dovrebbe incidere sulla capacità combattiva in quanto è da ritenere che il battaglione stesso potrà sempre appoggiarsi sia all'organizzazione dei servizi delle G.U.,[9] sia a quella dei reparti a favore dei quali sarà destinato ad agire. In casi particolari in cui occorre assicurare una maggiore autonomia si provvederà dalle autorità in posto con assegnazione apposita.

2) *Dotazioni*

[*omissis*]

Le dotazioni individuali e di reparto sono state fissate tenendo conto sia delle caratteristiche del reparto, sia dell'ambiente nel quale è destinato ad operare.

Pertanto, sulla base delle disposizioni in vigore circa l'equipaggiamento degli sciatori e tenuto conto dell'esperienza, si è concretata una serie individuale che non può essere portata sempre tutta al seguito dello sciatore ma deve essere scissa in due aliquote: quella indispensabile per combattere e quella necessaria per la vita normale, fuori del combattimento.

Serie piuttosto pesante e complessa, che trova però la sua ragione d'essere nella necessità di porre lo sciatore in condizioni di agire anche per parecchio tempo isolatamente e di prodigare all'occorrenza tutte le sue energie, sicuro che alla base di appoggio troverà ancora i rifornimenti – anche e specialmente di indumenti – necessari.

3) *Materiali speciali*

Nello stabilire i singoli materiali di dotazione di reparto, si è tenuto conto di quanto è in esperimento od è già stato sperimentato dalla Scuola Militare di Alpinismo o da altri enti, con esito favorevole, se pur non ancora ufficialmente adottato.[10]

L'equipaggiamento rappresentava un aspetto decisamente rilevante nella costituzione del battaglione, con un sapore di grossa novità per un esercito come quello italiano che, anche sotto questo aspetto, non è che brillasse molto per innovazione e funzionalità. Tutto ciò che risultava necessario per far fronte alle esigenze di un reparto sciatori era stato programmato con la massima cura ed attenzione. A parte le dotazioni già in uso presso le truppe alpine, al *Cervino* venne assegnata una serie di materiali individuali e di reparto di prima qualità una parte dei quali, come si è visto sopra, in corso di sperimentazione e valutazione presso la Scuola di Alpinismo ed un'altra acquisita direttamente dal commercio. Particolare rilievo ebbero gli scarponi con suole Vibram, che all'epoca rappresentavano una specie di «ultimo grido» in fatto di equipaggiamento da montagna. Il problema era stato posto fra i primi dal maggiore Zanelli, comandante del battaglione:

[8] Fucili Mitragliatori.

[9] Grandi Unità.

[10] Foglio n. 3000, datato 20 dicembre 1940, del comando 1ª divisione alpina *Taurinense*, Sezione I, operazioni, oggetto: «costituzione di un battaglione sciatori», diretto allo Stato Maggiore Regio Esercito.

«Il tipo attuale di scarpa da sci a suola di cuoio senza chiodature obbliga lo sciatore a portare nel sacco un secondo paio di scarpe chiodate per i terreni non percorribili con gli sci. Questo notevole inconveniente dal punto di vista del peso e dell'ingombro può essere facilmente eliminato adottando scarpe da sci con suole di gomma Pirelli tipo militare (tipo di suola già usata in esperimenti per scarpe da montagna, con ottimo esito). Le scarpe con suola di gomma possono essere usate senza sci su qualsiasi terreno. Con gli sci presentano il vantaggio che la suola di gomma evita la formazione di ghiaccio sotto la scarpa, fatto frequentissimo con suole di cuoio. Sono inoltre piú impermeabili all'umidità, e questa qualità potrebbe essere ancora migliorata con l'adozione di conce oleose per la tomaia (anfibio).»[11]

Il promemoria continuava suggerendo l'adozione di una procedura d'urgenza attraverso la quale una parte del notevole quantitativo di suole di gomma tipo Vibram giacente presso la Pirelli fosse inviato ad un calzaturificio veneto già specializzato nella produzione di scarpe da sci con tale tipo di suola, per l'allestimento immediato del numero di calzature necessario. Gli scarponi Vibram rappresentarono sempre un «fiore all'occhiello» nell'equipaggiamento degli uomini del *Cervino*, un elemento destinato a suscitare ammirazione ed invidia da parte di tutta la naja italica, costretta ad arrangiarsi con le scalcagnatissime scarpe passate dal patrio governo, tanto piú che ogni alpino sciatore ne ricevette in dotazione ben due paia, il che, nel clima di micragna e di lesina imperante, costituiva un qualcosa di prodigioso i cui echi avrebbero continuato a rimbalzare per parecchio anche nel dopoguerra, fra i muri delle caserme alpine, evocato dai sottufficiali anziani come un fatto straordinario e fantascientistico.

Ma non solo di ottimi scarponi era dotato il *Cervino*: giubbotti impermeabili, passamontagna, calzettoni (che sostituivano, finalmente, le incongrue e disagevoli fasce mollettiere), teli da tenda, zaini con armatura metallica, giberne e buffetterie varie, tutto di colore bianco per una migliore mimetizzazione in ambiente innevato, andavano a costituire il corredo di questo battaglione che, anche dal punto di vista dell'equipaggiamento, era veramente un «reparto speciale». Ovviamente un'attenzione particolare era stata dedicata al materiale specificamente legato all'attività sciistica ed alpinistica. Per gli sci, erano stati adottati quelli di frassino laminati prodotti dalla Persenico di Chiavenna che, già da tempo sottoposti a valutazione presso la Scuola di Aosta, presentavano rispetto agli altri il vantaggio di una maggior tenuta a mezza costa, specie con neve dura o ghiacciata, maggior scorrevolezza e robustezza nonché minor deterioramento degli spigoli; erano natu-

[11] Foglio n. 6 e n. 17, datati rispettivamente 26 dicembre 1940 e 12 gennaio 1941, del comando battaglione sciatori *Monte Cervino*, oggetto: «materiali speciali per reparti sciatori», diretti rispettivamente al comando 4° reggimento alpini ed al comando 1ª divisione alpina *Taurinense*.

ralmente corredabili delle superfici protettive in tessilfoca, per esigenze operative tipo sci-alpinismo. Vennero distribuiti inoltre piccozze e ramponi Grivel a dieci punte, corde di canapa tipo Vajolet, vanghette e coltelli da neve in leghe leggere.

Il comfort del personale era assicurato dall'adozione di cappotti di panno con pelliccia, giacche a vento, sopra-pantaloni di tela gommata, sacchi a pelo per ufficiali e sacchi da bivacco monoposto e quadriposto per proteggere il pernottamento sulla neve di vedette e pattuglie. Erano state approvvigionate le barelle-slitta Bonola, costruite presso l'Istituto Ortopedico Rizzoli di Bologna, che, per la notevole leggerezza e resistenza, rappresentavano un notevole perfezionamento rispetto ai modelli già esistenti, tanto da poterne dotare anche squadre sciatori isolate. Esse si aggiungevano ai famosi e pratici slittini Staderini, costituiti da un telaietto smontabile ed applicabile ad un normale paio di sci per ottenere una maggiore precisione di tiro. Erano state altresí distribuite speciali lampade Endophos applicabili all'elmetto, molto utili per il servizio di pattugliamento notturno. Tutti i capisquadra erano stati dotati di binocoli prismatici, mentre i collegamenti erano assicurati da tre apparati radio tipo RF2 modificato ed un tipo RA1. Il problema di un'alimentazione specifica per un reparto sciatori era stato affrontato dal comandante di battaglione attraverso la proposta [12] dell'adozione di una razione viveri di emergenza che, sotto forma di un alimento concentrato speciale, potesse essere consumato in tutti quei casi (mancanza di recipienti e di cucine, cattive condizioni atmosferiche, necessità di rapidi spostamenti, ecc.) nei quali la confezione del rancio non fosse stata possibile ovvero occorresse disporre di alcune giornate di autonomia. Questo alimento, data la particolare zona di impiego del reparto, avrebbe dovuto tener conto della necessità di offrire all'organismo sostanze ricche di elevato numero di calorie e rapidamente assimilabili, tali da compensare l'intensa fatica muscolare, e nel contempo di essere confezionato in razioni individuali giornaliere di minimo volume e peso in modo da non superare i 500-600 grammi, pronte per essere consumate anche fredde accompagnate da bevande di facile allestimento individuale a mezzo del fornello per sciatori a combustibile solido (Meta). Erano stati approvvigionati, tra il materiale da cucina, 30 contenitori thermos da 2 litri.

L'armamento previsto era di tipo leggero, tenendo conto che, trattandosi di un reparto costituito per svolgere servizi di ricognizione e pattugliamento a largo raggio, l'armamento pesante sarebbe risultato (almeno in teoria) superfluo e causa di maggior onere. Le dotazioni prescritte erano le seguenti: 12 fucili mitragliatori Breda 30 (piú due di riserva), suddivisi 6 per ciascuna delle due compagnie, quindi 2 per ogni plotone - 266 moschetti modello 91 - 46 pistole Beretta modello

[12] Foglio n. 18 datato 12 gennaio 1941 del comando battaglione sciatori *Monte Cervino*, oggetto: «Razione viveri», diretto al comando 1ª divisione alpina *Taurinense*.

34. Era stato posto allo studio uno speciale sacco porta-fucile mitragliatore o moschetto che, oltre a presentare notevoli vantaggi nel trasporto e nel tiro dell'arma, avrebbe dovuto risolvere anche il problema del trasporto delle munizioni per il fucile mitragliatore. In attesa della sua realizzazione, o nell'eventualità che a questa non si potesse addivenire, erano state fatte allestire apposite borse di tela per quattro caricatori di quest'ultima arma, eliminando cosí le scomode cassette a spalla. [13] Le dotazioni di munizionamento, comprensive di quelle individuali e di quelle al seguito del battaglione (someggiabili ed autocarrate), all'atto della sua mobilitazione prima della partenza per il fronte greco, erano previste come segue: cartucce a pallottola per moschetto mod. 91 = 49.920; cartucce per pistola Beretta mod. 34 = 2.676; cartucce per fucile mitragliatore Breda 30 = 43.200; bombe a mano = 2.080. [14] La componente trasporti comprendeva 6 autocarri leggeri L 39 e 35 muli (14 per ciascuna delle due compagnie e 7 per il plotone comando).

Era stato fatto abbastanza, quando si consideri che il *Cervino*, costituito alla metà di dicembre 1940, aveva ricevuto l'ordine di essere pronto a partire per l'oltremare il 31 dello stesso mese. [15] Il movimento fu dilazionato di poco: il 13 gennaio 1941 (in quello stesso giorno i greci erano entrati a Klisura), nel tardo pomeriggio, per le vie di Aosta alle quali il biancore della neve che cadeva incessantemente da alcuni giorni conferiva, col buio precoce dell'inverno accentuato dall'oscuramento antiaereo, un'atmosfera irreale, il battaglione «sci-munito» – allegra parafrasi motteggiatoria di caserma dell'originario «munito di sci» – sfilava compatto dietro la fanfara del 4° reggimento alpini diretto verso la stazione. La gente è tutta fuori; è terra di penne nere, dalla caserma «Testafochi» ne son partite già tante, in quest'ultimo mezzo secolo, chi andava in Eritrea nel 1895, chi in Libia nel 1911, chi tra lo Stelvio e la Valsugana nella prima guerra mondiale, chi in Etiopia nel 1936, ed ogni volta un pezzo di cuore valdostano è partito con loro, come questa volta.

> *«Voici venir la nuit*
> *là haut sur la montagne*
> *et le soleil s'en fuit*
> *à travers la campagne.»*

[13] Foglio n. 6 datato 26 dicembre 1940 del comando battaglione sciatori *Monte Cervino*, oggetto: «Materiali speciali per reparti sciatori», diretto al comando 4° reggimento alpini e p.c. al comando Scuola Centrale di Alpinismo.

[14] Foglio n. 3000 datato 19 dicembre 1940 (allegato 1, «formazioni del battaglione» e allegato 3, «dotazioni individuali e di reparto» - specchio n. 9) del comando 1ª divisione alpina *Taurinense* e foglio n. 14 datato 30 dicembre 1940 del comando battaglione sciatori *Monte Cervino*, oggetto: «Mobilitazione del battaglione sciatori *Monte Cervino*», diretto al comando del 4° reggimento alpini.

[15] Foglio n. 008630 datato 14 dicembre 1940 dello Stato Maggiore R.E. - Ufficio Ordinamento e Mobilitazione - oggetto: «Costituzione di un battaglione sciatori», diretto al comando 1ª divisione alpina *Taurinense*.

Il canto dolce e malinconico, che affiora impercettibile alle labbra, accompagna il silenzio di qualche lacrima che scivola lenta da occhi di donne già trepidanti.

Sui Mali (monti) Trebeshines, senza sci, tra fango, gelo e greci

Il primo impatto con l'Albania, il 18 dicembre 1941, fu il fango, quel fango albanese bello denso, una poltiglia profonda e vischiosa che penetrava e si attaccava dappertutto, come una colla, e dopo un po' rendeva ogni cosa uniforme, pelle, divisa, oggetti, tutti dello stesso colore giallo scuro. Eppure uomini e muli avevano voglia di camminare un po', dopo il viaggio in treno fino a Bari e le penose 24 ore di beccheggio in Adriatico e di sosta nel congestionato porto di Durazzo in attesa dello scarico. Il *Cervino*, assegnato al XXV corpo d'armata del generale Rossi ed a disposizione della divisione *Legnano*, è avviato subito verso la linea, nel settore dei Mali Trebeshines.

Il gruppo Mali Trebeshines-Mali Shendeli, tutto su quote variabili dai 1.700 ai 2.500 metri, è costituito da due allineamenti ravvicinati, con andamento Nord-Ovest – Sud-Est ed interrotti, nella stretta tagliata in profonda forra, dal fiume Voiussa fra Tepeleni e Klisura; a Sud della forra si erge il boscoso massiccio del Golico. In quella seconda metà del gennaio 1941, costituiva uno dei settori piú minacciati, una grossa falla nel nostro schieramento difensivo, una porta aperta su Valona e sul suo preziosissimo porto. In particolare, sul Trebeshines, alcuni giorni prima i greci ne avevano occupato l'estremo limite Sud-Est rappresentato dalle tre cime del monte Groppa, ed ora cercavano di ampliare la conquista occupando anche le altre quote della cresta, con il chiaro scopo di sfondare il dispositivo di difesa italiano nel punto di giunzione fra VIII e XXV corpo d'armata (che correva all'altezza di q. 1398, in località detta della «pozza perenne», all'estremità Nord-Ovest della linea) in modo da aggirare, sul fianco sinistro, la conca di Tepeleni. Il *Cervino*, destinato inizialmente al fronte del Tomori, piú adatto alle sue caratteristiche, veniva gettato in questa «terra di nessuno» mentre alle sue spalle si alternavano le divisioni *Ferrara* e *Sforzesca* e la stessa *Legnano* dalla quale, sulla carta, dipendeva, ma con i cui comandi il piccolo, anomalo ed autosufficiente battaglione non avrebbe avuto praticamente mai contatti.

Condotto su nei pressi di Tepeleni con un'autocolonna di autocarrette 18 BL a gomme piene e fanali ad acetilene, e sistemata la base logistica a Dragoti, il *Cervino* si avvia nella notte fra il 20 ed il 21 gennaio, dopo aver superato la Voiussa, verso la mulattiera che porta a Metzgoranit, accompagnato dall'eco del cannone che si alterna ai moccoli di chi scivola sui ciottoli ed allo scintillio che vi producono i ferri dei muli. Dal paese, alle prime luci dell'alba, su verso il colle omonimo, Chiaf Metzgoranit, per poi proseguire verso la cresta dei

Mali Trebeshines ed attestarvisi a q. 1806 per prendere collegamento con i reparti schierati ai suoi fianchi: un battaglione della GAF (Guardia alla Frontiera) a q. 1308, all'estremità Nord-Ovest della cresta, la cosiddetta compagnia *Lombardini*, costituita da circa 200 superstiti del battaglione alpini *Belluno* a q. 1923, il punto piú alto della catena, ed i resti del battaglione alpino *Val Cismon* a q. 1620, piú a Sud-Est. Mentre la 2ª compagnia ed il plotone comando restano sul posto per costituire un primo caposaldo, la 1ª compagnia ed alcune pattuglie della 2ª si muovono per effettuare il collegamento. Vengono deposti gli zaini, e si rimane solo con un rotolo di coperte, teli ed armi; si va su a squadre intervallate, perché ormai si è sotto l'occhio degli osservatori nemici ed il tiro dei mortai, affondando nel fango misto a neve che man mano resta essa sola, alta tanto da affondarci sin oltre il polpaccio. Il cielo è cupo, fa molto freddo, ci sono parecchi gradi sotto zero, non è come sulle nostre montagne, dove 500 metri di dislivello non cambiano gran che, lí si sente la differenza all'incirca ad ogni decina di metri; gli attacchi degli sci, quando li si tocca per calzarli, si attaccano alle dita, e fanno un male cane. Gli sci, lo strumento di lavoro del *Cervino*, la sua ragion d'essere. Presto, però, occorrerà abbandonarli, perché tra queste maledette rocce e creste cominciano a diventare troppo ingombranti.

Il collegamento non sarebbe stato portato a termine, in quanto intensamente contrastato dall'insorgere di una vera e propria bufera di vento e neve. La 1ª compagnia rientrava quindi al Chiaf Metzgoranit riunendosi alla 2ª ed al comando di battaglione. Era il 21 gennaio 1941: il *Cervino* aveva cominciato la sua guerra albanese in un ambiente aspro e crudo, in una terra di nessuno presidiata da un velo di difensori e solamente sulle sue estreme propaggini, sopra Klisura a Sud e sopra Arza di Sopra a Nord, da difendere a pattuglie, a squadre, al massimo a plotoni, di cima in cima e senza l'ausilio di mitragliatrici e mortai. Ogni giorno uno scontro, ogni giorno in cresta, un costone ceduto al nemico, un costone ripreso, e su ogni costone tante penne mozze.

È possibile dividere la campagna in Albania del battaglione in due cicli operativi, denominandoli con le catene montuose che furono teatro dei combattimenti: Mali Trebeshines (21 gennaio-26 febbraio 1941) e Mali Shendeli (5 marzo-10 aprile 1941). Nella ricostruzione, abbiamo fatto riferimento alla documentazione fornitaci dal dott. Guerrino Cossard, reduce del *Cervino* d'Albania, in particolare un «diario storico» dettagliato decorrente dal 13 gennaio 1940, giorno della partenza da Aosta, sino al 24 maggio 1941, data di scioglimento del battaglione, ed al libro da lui scritto sulle vicende del reparto in questa prima parte della sua storia, [16] utilizzando anche i dati riportati

[16] COSSARD, G., *Il Battaglione Sciatori «Monte Cervino» sul fronte greco-albanese*, Milano, Cavallotti, 1984.

nella pubblicazione *La campagna di Grecia* edita dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito[17] ed il già citato volume *I diavoli bianchi* di Luciano Viazzi.

Il 22 gennaio, secondo giorno di guerra, venivano distaccate squadre per pattugliare la cresta dei Mali Trebeshines fra le quote 1806 e 1426; nei pressi di quest'ultima si aveva il primo scontro con un robusto plotone greco che vi era accampato. Due alpini, Aquilino Bastentraz e Maffeo Ramazzini, rispettivamente tiratore di fucile mitragliatore e porta-munizioni, venivano uccisi ed il comandante della pattuglia, sottotenente Guglielmo Scagno,[18] era ferito ad un braccio in modo tale da costringerlo suo malgrado ad essere sgomberato. Erano le prime perdite del battaglione, l'inizio di un doloroso stillicidio che avrebbe avuto termine solo in primavera. Durante la notte, una pattuglia ritornava sul posto per cercare di recuperare i due caduti, che erano trovati con la sola camicia e pantaloni addosso perché i greci, anche loro alle prese con i rigori del clima, li avevano spogliati per potersi proteggere meglio dal freddo.

Durante la giornata, erano stati anche diramati gli ordini necessari a stabilire un buon funzionamento dei servizi. Le salmerie dovevano partire da Dragoti, dove era stata sistemata la base logistica, e giungere sino ad un punto intermedio «di corrispondenza» impiantato dal plotone comando a quota 1200, e di lí i rifornimenti sarebbero stati fatti proseguire a mezzo portatori sino ai distaccamenti avanzati. Ogni movimento di uomini e muli era reso difficoltoso dal molto fango, sia sui sentieri sia fuori. La neve stessa, sotto i 1400 metri, era bagnata e pesante, ostacolava i movimenti ai piedi e non permetteva l'uso degli sci. Nel pomeriggio, dal comando del 2° reggimento bersaglieri, di cui alcuni reparti che già presidiavano l'abitato di Metzgoranit andavano ora a rinforzare quello di Arza di Sopra, giungeva l'ordine di attaccare il giorno dopo q. 1308, dove era ormai certo che il nemico si fosse impossessato del nostro caposaldo gestito dal reparto della Guardia alla Frontiera.

Va sottolineato come, sin da questi primi giorni della campagna e sino alla fine di essa, il battaglione *Monte Cervino* avrebbe ricevuto ordini dai reparti i piú varî, in pratica da tutti quelli che avrebbero avuto bisogno del suo intervento. Infatti, anche se nominalmente messo a disposizione di una divisione a sua volta inserita in un corpo d'armata, in pratica, data la particolare natura dell'ambiente montano nel quale il battaglione operava ed il tipo di lotta che vi si conduceva, non poteva esservi una vera e propria linea del fronte continuativa e rego-

[17] *La campagna di Grecia*, tomo I (testo), tomo II (documenti), tomo III (schizzi), Roma, USSME, 1980.

[18] L'avvocato Guglielmo Scagno è, al momento della compilazione di queste note, alacre presidente dell'ANA (Associazione Nazionale Alpini) di Torino; anche a lui siamo debitori di notizie e suggerimenti durante la ricerca delle possibili fonti documentarie.

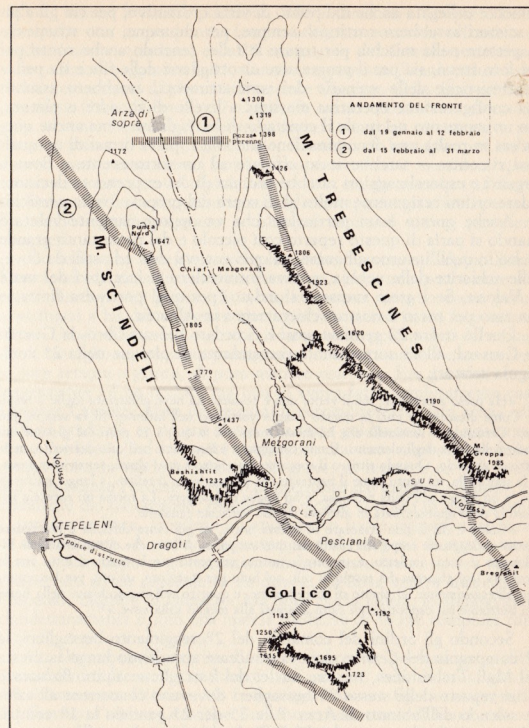



Fig. 10. La zona dei combattimenti sostenuti dal battaglione *Monte Cervino* sul fronte greco-albanese nel 1941. (Da Viazzi, L., *I Diavoli bianchi*...) [n.b.: le grafie adottate nel nostro testo non ripetono esattamente quelle della cartina].

larmente collegata anche dal punto di vista ordinativo, per cui gli alpini sciatori avrebbero costituito sempre, per chiunque, uno strumento da gettare nella mischia per turare le falle, tenendo anche conto poi che loro stessi, sia per il progressivo assottigliarsi delle file e sia per le caratteristiche dello scenario dei combattimenti, avrebbero assunto una configurazione operativa massima a livello di squadre o plotoni, con un momento nel quale il comando di battaglione – ma anche questa era in realtà una denominazione simbolica, priva ormai di un qualsiasi riscontro – sarebbe stato affidato ad un sottotenente e dove a sergenti e caporalmaggiori sarebbe toccato di dover prendere decisioni e dare ordini certamente molto al di sopra del proprio livello gerarchico. Anche questo è un particolare che va opportunamente valutato quando si parla di questo reparto cosí piccolo e del ruolo tanto grande svolto in quell'inverno albanese, su quei costoni duri ed ostili da dove, nelle schiarite della nebbia, poteva intravedersi il luccichio del mare di Valona. Se i greci avessero sfondato, per quel porto era finita, e con esso per tutto il nostro schieramento in Albania.

Quello stesso 22 gennaio, cosí è ricordato nel suo libro da Guerrino Cossard, allora sottotenente comandante di plotone nella 2ª compagnia sciatori:

«Ha preso a nevicare, ma il vento non è cessato. La neve ghiacciata toglie il respiro. Come attaccare e chi, in questo mondo vorticoso nell'infinito? Si fa sempre piú buio. Cercando le sentinelle che ho messo mezz'ora fa qui, a 15 passi dal plotone, mi perdo nella furia degli elementi. Il mio coraggio si è liquefatto nell'urlo del vento, nella notte di ghiaccio. Quando ritrovo il roccione dove sono i miei alpini, senza aver trovato la sentinella, mi sento come il naufrago che ha raggiunto il relitto, a lungo inafferrabile, a un metro sull'onda rabbiosa, e ho voglia di piangere. La roccia mi rovescia addosso la neve ammucchiata in alto per un suo verticale canalone.

«Come e chi si può attaccare in questa notte, se già tanto difficile è mantenere questo ondeggiante corpo alla realtà dei quattro palmi di buio che ci son concessi? Finalmente si torna indietro, e trovato a tastoni un posto per la tenda si lotta con la tormenta, col ghiaccio del rotolo di teli, col buio per mezz'ora, un'ora, per l'eternità, sino all'esaurimento, al pianto di disperazione, e quattro teli sbatacchiano nella notte e ci buttiamo sui cappotti e gli zaini allargati alla meglio sulla neve.»[19]

Secondo gli ordini del comando del 2° reggimento bersaglieri, la 1ª compagnia del *Cervino* doveva attaccare scendendo lungo la cresta dei Mali Trebeshines, mentre nuclei del battaglione alpini *Bolzano* e di un reparto dello stesso 2° bersaglieri dovevano concorrere all'azione salendo dall'abitato di Arza. Alle 15 del 23 gennaio la 1ª compagnia, raggiunta la cresta dei Mali Trebeshines, andava all'attacco, si impadroniva a colpi di bombe a mano della q. 1426 piombandovi in discesa e costringendo il nemico ad abbandonare la posizione senza sparare un colpo. Un attimo di sosta, poi via di volata verso la q. 1392, dove la resistenza avversaria era piú forte e costringeva i nostri a sostare. Veniva buio, ed i greci continuavano a battere con l'artiglieria ed i mortai le nostre posizioni. Solo a tarda sera il reparto bersaglieri, che non aveva potuto fornire adeguato concorso offensivo essendo rimasto attardato, e la 2ª compagnia del *Cervino* sostituivano sulle posizioni raggiunte la 1ª, duramente provata. Erano caduti infatti due comandanti di plotone, il tenente Giacinto Cristofaro ed il sottotenente Oscar Diémoz, e 7 alpini; (lo stesso comandante di compagnia, tenente Mautino,[20] era stato ferito: continuò comunque a percorrere, prima di essere sgombrato, il campo di battaglia per individuare i morti, soccorrere i feriti e recuperare armi e munizioni sparse sul terreno) con altri 16 alpini, mentre uno era da considerarsi disperso. Dei caduti, non si poterono raccogliere neppure gli effetti personali, perché i greci sparavano a chiunque capitasse a tiro, portaferiti compresi.

Un ferito che aveva entrambe le gambe fracassate, l'alpino Enrico Dresti, ed era rimasto nascosto dietro un sasso, non poté essere soccorso che dopo tre giorni, di notte, in quanto nessuno aveva potuto avvicinarsi a lui dal momento che i greci facevano fuoco in continuazione. Un altro alpino, Lorenzo Giovangrande, portaordini del comando di battaglione, era stato protagonista di un episodio che ne metteva in luce tempra e grinta, di pura matrice ossolana. Era già stato ferito leggermente ad un occhio, ma non vi aveva fatto assolutamente caso. Durante l'assalto, visto un gruppo di commilitoni rimasto senza ufficiali né graduati, se ne era messo alla testa guidandoli con risolutezza verso l'obiettivo, ed in queste circostanze era stato nuovamente ferito, questa volta in modo senz'altro piú grave, al torace e ad una spalla. Ma nonostante l'ordine ricevuto in proposito dal maggiore Zanelli, comandante del battaglione, rifiutava di recarsi al posto di medicazione, e, tornato in linea, prendeva ad azionare un fucile mitragliatore trovato abbandonato. A tarda sera partecipava al recupero di armi e munizioni, e solo dopo aver terminato anche questo lavoro si era lasciato trasportare ad un ospedaletto da campo, da dove veniva trasferito all'ospedale militare di Durazzo. Ma dopo pochi giorni, lo abbandonava clandestinamente e, con una marcia speditiva di 48 ore compiuta tutta a piedi, rientrava al reparto.

Un altro episodio merita di essere rievocato, per una vena abbastanza divertente anche se inserito nel contesto della dolorosa perdita del sottotenente Diémoz. Ne fu protagonista una figura caratteristica del *Cervino*, l'alpino Giuseppe Bonichon, valdostano di Fenis, una vera e propria «sagoma», lazzarone e scanzonato, sempre allegro, capace di tirarsi fuori da solo da ogni situazione anche la piú intricata, pieno

[19] Cossard, G., *op. cit.*, pp. 39-40.

[20] Carlo Mautino, transitato nei paracadutisti, aveva poi partecipato alla battaglia di El-Alamein con la divisione *Folgore*, al comando del VII battaglione (costituito in gran parte da provenienti dalle truppe alpine) del raggruppamento *Ruspoli*, ed era stato decorato di medaglia d'argento al v.m. Nel 1956, con il grado di colonnello, fu comandante del Centro Militare di Paracadutismo a Pisa. Lasciò il servizio attivo dopo aver comandato, da generale, la zona militare di Perugia.

di iniziativa, insofferente di ogni disciplina, ma sempre disponibile, ed al massimo grado, in qualunque momento di emergenza o difficoltà; ed in questi casi nessuno era in grado di competere con lui per generosità ed efficienza. Era anche un atleta, aveva fatto parte della pattuglia sci-veloci della Scuola di Alpinismo ed aveva vinto piú di una gara di fondo e di staffetta. Al fronte, aveva già dato prova di sé allorché, stimolato da una taglia per la cattura di prigionieri promossa dal comando di settore che necessitava del maggior numero possibile di elementi d'informazione, si era messo in caccia e, da solo, ne aveva catturati due. Quel 23 gennaio, dopo che il sottotenente Diémoz era stato colpito e giaceva in posizione assai esposta e dopo che un portaferiti il quale aveva tentato di avvicinarglisi era stato steso anche lui dal fuoco dei greci, nessuno aveva osato piú muoversi, anche perché l'ufficiale, colpito al ventre, non si muoveva piú da parecchio tempo e tutto lasciava fondatamente credere che fosse morto. Ai piedi aveva gli scarponi Vibram in ottime condizioni, mentre Bonichon ne calzava un paio ormai malandato (è probabile che si fosse rivenduto i suoi); era sempre a corto di quattrini, ed anche nella sparizione di un mulo delle salmerie con l'intero carico, avvenuta a Bari durante la sosta prima dell'imbarco, non è da escludere che vi fosse stata quanto meno una sua compartecipazione. Ma lí il pericolo del congelamento era reale e faceva paura a tutti, per cui, strisciando ventre a terra, era riuscito ad avvicinarsi al corpo di Diémoz. Questi, steso sulla schiena e con gli occhi rivolti al cielo, non dava piú segni di vita, ma appena Bonichon aveva cominciato a slacciargli gli scarponi, aveva accennato a riprendersi e con voce flebile era riuscito a mormorare: «Prendili pure, Bonichon, tanto io crepo. Il portafogli e l'orologio dalli però a mia madre». Furono le sue ultime parole, perché poco dopo cessava realmente di vivere. Bonichon aveva rischiato la pelle per quegli scarponi, ma dopo le parole del tenente non se la sentiva piú di prenderli, era un buon diavolaccio, con un cuore grande cosí; se li sarebbero presi i greci, certamente, ma la sua coscienza sarebbe stata tranquilla. Pian piano, cominciò a riallacciarglieli ancora piú strettamente.[21]

Quella notte, sulla q. 1392, non è possibile costruire alcun riparo od alzare tende. Gli uomini sostano all'addiaccio, mentre la temperatura oscilla fra i 10° ed i 15° sotto zero.

«I superstiti della 1ª compagnia ci lasciano, scendono a valle e rimaniamo qui noi, tra i morti ed i teli da tenda, le coperte, le cassette vuote di munizioni, nel buio orrendo. Ora piove acqua mista a neve. Mi butto a terra fra le rocce, e zaini e alpini mi si ammucchiano intorno, mi cascano addosso, mi coprono completamente e sto piú caldo cosí. I bersaglieri che ieri sono arrivati in ritardo e non hanno potuto sostenere l'attacco della nostra compagnia, non sanno ammucchiarsi in questo modo ed il freddo li vince. Ottengono dal maggiore comandante il permesso di scendere un poco piú in basso in cerca di ripari.»[22]

[21] Tutti gli episodi riferiti sono riportati nel citato volume di Luciano Viazzi tra le pp. 68 e 72.

Verso l'alba, giungeva l'ordine di proseguire l'azione: le quote raggiunte il giorno precedente dovevano essere mantenute ad ogni costo, e bisognava anche cercare di fare il possibile per riprendere quella maledetta quota 1308. Rinforzi? Appena si fossero resi disponibili, sarebbero stati inviati. Per il momento, datevi da fare da soli, e in bocca al lupo. Lasciamo al diario storico il compito di rievocare, nella sua efficace stringatezza, gli avvenimenti di quel venerdí 24 gennaio:

«Alle 7, alle prime luci dell'alba, il nemico apre il fuoco sulle nostre posizioni. La 2ª compagnia del *Cervino* si sta sistemando sulla q. 1392. Il comandante della compagnia ordina al I plotone di portarsi sullo sperone che scende verso la valle Desnizza ad evitare possibilità di aggiramento dalla valletta che sale dal fondo valle verso q. 1426. Alle 7,30 giunge da Arza un plotone del battaglione *Bolzano* in rinforzo. Il comandante della posizione, maggiore Riva, ne distacca due squadre, delle quali una di mitraglieri, presso il plotone di destra del *Cervino*.

«Alle 7,45 giungono due plotoni di arditi del 2° reggimento bersaglieri e, poco dopo, il plotone mitraglieri dello stesso reparto.

«I mitraglieri prendono posizione all'estrema sinistra dello schieramento.

«Il nemico batte violentemente le nostre posizioni con fuoco di mortaio e con tiri diretti di mitragliatrice, ed ostacola seriamente ogni nostro movimento.

«Il fuoco proviene da q. 1308, dove le postazioni nemiche sono fortificate ed alla quale il nemico accede al coperto per mezzo di numerosi camminamenti. Mentre il fuoco continua violento, si notano movimenti di uomini isolati od in piccoli gruppi che dalla quota scendono nel valloncello antistante dove sono nuovamente defilati alla nostra vista. Si teme un aggiramento sulla destra. Il I plotone allarga il suo schieramento abbassandosi verso la valle Desnizza.

«Alle 14,30 il comandante del plotone segnala al comando di compagnia di aver notato movimenti nemici sulla sua destra e di temere un attacco alle spalle delle pendici di q. 1446.

«Il maggiore Riva ordina al plotone mitraglieri di spostarsi dalla sinistra e di risalire a q. 1446 per scongiurare possibilità di aggiramento sul fianco destro. Una pattuglia parte immediatamente per riconoscere il terreno.

«Alle ore 16, mentre il plotone mitraglieri è in movimento, il nemico sferra l'attacco. Il plotone di destra viene attaccato lateralmente ed il combattimento si impegna violentissimo. Il mortaio nemico batte le nostre posizioni con precisione. Il I plotone contrattacca ed assalta il nemico a bombe a mano, ma la grande superiorità numerica di questi ha ragione sullo slancio dei nostri ed il plotone viene quasi completamente distrutto. I pochi superstiti non abbandonano tuttavia la posizione e, col favore delle loro posizioni dominanti, riescono a contenere il nemico.

«La pattuglia di esplorazione che precede il plotone mitraglieri a q. 1446 ha frattanto incontrato il nemico, il quale sta portando il suo attacco dall'alto, alle spalle del plotone di destra. I pochi superstiti del plotone stringono resistendo verso la cima di q. 1392, dove sono schierati il III plotone della compagnia ed i reparti bersaglieri. Giungono a prendere contatto col III plotone solo quattro uomini oltre al comandante di plotone. La situazione diviene ogni minuto piú critica. Il nemico attacca sulla sinistra, di fronte e sulla destra, dove tenta l'aggiramento.

«Sino alle 17 la pressione nemica è contenuta dall'eroica resistenza del III plotone del *Cervino*, al quale sono unite due squadre del battaglione *Bolzano*, e da un plotone

[22] Cossard, G., *op. cit.*, p. 43.

di arditi dei bersaglieri. Le perdite nemiche sono fortissime, ma le nostre sono pure sensibili. Il nemico viene all'assalto, ma è respinto a bombe a mano. L'accerchiamento nemico si sta intanto sviluppando senza che sia possibile ostacolarlo. Il maggiore Riva ordina di ritirarsi. Unica via di ritirata è il superamento delle successive vallette che da q. 1392 portano all'imbocco del valloncello che scende su Arza, e che sono battute da breve distanza d'infilata dal nemico. L'abbondante neve ostacola il movimento. Pochi sono quelli che riescono a ritirarsi. All'altezza dell'ultimo sperone il maggiore Riva è ferito gravemente e non può proseguire. Gli ufficiali che lo seguono tentano di trasportarlo, ma sono a loro volta mitragliati dal nemico ed uno solo riesce a salvarsi.

«Il nemico è giunto sul ciglio dal quale domina Arza di Sopra, ma frattanto sopraggiunge la notte.

«Il comandante del battaglione *Cervino* organizza immediatamente con i superstiti delle due compagnie, compreso il II plotone della 2ª compagnia, che è rientrato da q. 1514, con la compagnia Lombardini ed un plotone del battaglione *Bolzano*, una linea difensiva di raccordo fra Arza di Sopra e la cresta dei Mali Trebeshines all'altezza di q. 1514.»

La 2ª compagnia aveva pagato il suo scotto in fatto di perdite, allineandosi piú o meno a quelle della 1ª del giorno precedente: 5 caduti, tra cui lo stesso comandante tenente Brillarelli, 14 feriti, 20 dispersi. Brillarelli aveva iniziato il ripiegamento insieme al maggiore Riva, dopo l'ordine da questi in tal senso impartito, al sottotenente Cossard ed al sottotenente medico Burrone. Quest'ultimo era stato colpito insieme al maggiore dei bersaglieri, ma con uno sforzo di volontà era riuscito a tenere dietro al gruppetto formato da Brillarelli, Cossard ed un altro ufficiale dei bersaglieri sopraggiunto che cercavano faticosamente di trascinare Riva, gravemente ferito, nella neve in cui si affondava fino al ginocchio. Una raffica ben aggiustata di una mitragliatrice greca prendeva, ad un tratto, il gruppo d'infilata, abbattendo il comandante della 2ª compagnia ed il subalterno dei bersaglieri e colpendo ancora il medico. Solo Cossard rimaneva incolume, e riusciva a raggiungere il ciglione che guardava nella valle che scendeva su Arza.

«Il ginocchio che ho ammaccato nella discesa mi duole, ma vorrei che fosse rotto per andarmene a riposare in un lettino d'ospedale. Un vile e dolcissimo bisogno di riposo e torpore è entrato in me con l'infinita stanchezza di questo morente giorno di sconfitta. Sono solo, seduto nel fango sotto la piogga, e per un lungo tempo nessun pensiero riesce a prendere forma nel mio cervello.

Ho tanto sonno
mia madre
silenziosa
giunge a cullare
il suo bimbo
... stanco.»[23]

Parole e versi bellissimi, di una pittoricità incisiva che compendia,

[23] COSSARD, G., *op. cit.*, pp. 50-51. Il maggiore Riva, gravemente mutilato, ed il sottotenente Burrone, sopravviveranno e, condotti in prigionia a Creta, saranno liberati dai tedeschi dopo la conquista dell'isola.

nella piú giusta tonalità, il realismo descrittivo di momenti e sensazioni indimenticabili, di quelle che si portano dietro per tutta una vita.

Nei giorni successivi le condizioni atmosferiche continuavano a mantenersi pessime; nevicava e le cime erano spazzate dalla tormenta, con i dossi delle montagne che fumavano nuvole di neve. Dalle prime ore del mattino di domenica 26, camicie nere della Milizia sostituivano gli altri reparti sulle posizioni di Arza di Sopra, mentre il *Cervino* si spostava con il comando verso il Chiaf Metzgoranit. Compiti assegnati al battaglione: presidiare q. 1514 e pattugliare la cresta fra questa quota e la 1846, a protezione dei bersaglieri schierati sul colle Metzgoranit a difesa della valle e dell'abitato. Venivano subito iniziati lavori di sistemazione delle postazioni, ma nessuno per il riparo degli uomini perché, nonostante le ripetute richieste telefoniche del comando di battaglione ai «comandi superiori», non era arrivato niente dei materiali necessari. Il tempo tendeva al miglioramento, ma sulle cime la tormenta dei giorni precedenti aveva quasi totalmente spazzato la neve, lasciando ampie formazioni di vetrone che rendevano difficile ogni movimento.

Il 29 i greci attaccavano in forze la q. 1514, martellando la posizione tenuta da elementi della 2ª compagnia della quale, dopo la morte del tenente Brillarelli, era divenuto comandante il sottotenente Cossard. Uno dei comandanti di plotone, il sottotenente Eugenio Bochet, dopo aver visto cadere uno dei tiratori di fucile mitragliatore, che come gli altri capi arma si era portato allo scoperto per avere migliori possibilità di tiro, lo sostituiva personalmente ma veniva poco dopo messo anche lui fuori combattimento. Il suo attendente, l'alpino Mario Bonini, si era comportato esattamente come il suo ufficiale: visto cadere un altro dei tiratori di fucile mitragliatore, ne prendeva il posto e riapriva il fuoco continuando a sparare anche dopo essere stato ferito seriamente al viso e ad una gamba. Accortosi che il sottotenente Bochet era stato colpito, affidava l'arma ad un altro alpino e si trascinava vicino a lui cercando di soccorrerlo e fargli riparo con il proprio corpo, fino a che entrambi venivano finiti da un'altra raffica che li abbatteva abbracciati l'un l'altro. Alla sua memoria sarebbe stata concessa la medaglia d'oro al valor militare. Il sergente maggiore Angelo Bettega si sostituiva all'ufficiale nel comando del plotone, sganciandolo dal protrarsi dell'attacco nemico ed arretrandolo di qualche centinaia di metri, sino alle roccette dalle quali, poco sotto la quota, poteva vigilare, riparato, sui movimenti dei greci.

Al comando di battaglione, posto su una mulattiera non lontana dal colle Metzgoranit, a 1100 metri di quota, gli ufficiali stavano in un rudere di una decina di metri quadrati intorno alle cui mura a secco avevano teso teli da tenda a riparo del vento. Una coperta, grondante acqua e fango, era appesa all'apertura, ottimistico tentativo per cercare di chiuderne l'accesso. Unica sorgente di calore, un fuocherello ali-

mentato da cassette vuote e legna verde faticosamente raccolta per tutta la valle dai conducenti delle salmerie lungo il percorso per portare viveri e munizioni. Attraverso il muro dalla parte della montagna, il fango penetrava inesorabilmente; si cercava allora di combatterlo erigendovi contro una massicciata di blocchi di pietra.

Gli alpini, dal canto loro, erano attendati. Montare una tenda di notte, sul fango, col vento che non cessa un momento e le dita che gelano intorno ai picchetti di circostanza, piccoli ed inadeguati, ricavati dagli arbusti all'intorno, è un tormento. C'è acqua dappertutto, la pioggia filtra attraverso gli indumenti ed i teli; scarpe, vestiti e capelli sono impastati di fango colloso. E cinghia, tanta cinghia. Le *corvées* dei rifornimenti, quando salgono su, incontrano sempre piú difficoltà; non sempre i muli riescono a superare i punti del sentiero battuti dai mortai. La sera di giovedí 30, ad esempio, la *corvée* era arrivata con due soli muli in quanto il terzo era stato come inghiottito dal fango in un avvallamento del sentiero. Il conducente s'era dato da fare per quanto poteva, immerso anche lui nella poltiglia, ma alla fine era stato costretto a desistere ed a rientrare alla base logistica, turandosi il naso per attenuare il fetore proveniente da tre carogne di muli uccisi nei giorni precedenti dal fuoco dei greci. Anche quella sera, quindi, razioni ridotte: «Chiarizia» (minestra in scatola, dal nome del generale del corpo di commissariato che l'aveva ideata) e marmellata di castagne. Ma, durante la notte, una sentinella intimava il «chi va là» ad un'ombra massiccia che si stagliava nel buio, venendo avanti lentamente. Era proprio lui, il «Bigio», il mulo che scalciando e dimenandosi era riuscito a liberarsi da solo ed a trovare la strada; i sacchi, che la pioggia stava ripulendo in parte della fanghiglia, erano ancora là, ben fissati al basto. Pochi muli, nella storia delle truppe alpine, è da credere che abbiano collezionato in una volta sola tante «pacche» affettuose come «Bigio» del *Cervino*.

Nei primi giorni del mese di febbraio si accentuavano le incursioni in forza dei greci sul Trebeshines con il posizionamento di mitragliatrici su tutta la cresta Nord di q. 1806 ed anche sul versante Ovest, cosí da poter battere le posizioni italiane del Chiaf Metzgoranit tenute in quel momento da una compagnia di bersaglieri. Questo fatto induceva il maggiore Zanelli a collocare presidi fissi su alcune quote, in particolare la q. 1806, realizzabili con estrema difficoltà data la mancanza di materiali adatti ed il rinnovarsi di violente bufere. La 1ª compagnia risaliva in linea e con le sue pattuglie effettuava puntate esplorative sulle cime. Con loro c'era anche il comandante di battaglione. I greci, però, erano sull'avviso e contrattaccarono immediatamente; erano all'offensiva in ogni settore. Il sottotenente Cossard, neo comandante della 2ª compagnia, era rimasto solo al comando di battaglione; sollecitò rinforzi al comando di settore ma gli risposero che non ve ne erano, che nella notte avrebbero provveduto a mandargli

dei viveri, forse un pezzo di carne per poter fare un buon brodo, ma uomini no, si mettesse l'animo in pace. Su, in alto, gli uomini lottavano contro il freddo e la neve alta ammassata dal vento nei canaloni. Nelle buche coperte da teli si respirava male, la carne delle scatolette era ghiacciata come le gallette. Sotto, sul colle Metzgoranit, i bersaglieri puntavano i binocoli verso le cime e quando qualcuna di queste pattuglie scendeva, facevano a gara per offrire una minestra calda o del cognac, ammirati e grati verso questi alpini che a piccoli nuclei si spingevano nella tormenta a controllare i movimenti del nemico.

Ed avevano ragione, perché non c'era lavoro piú ingrato e pericoloso, e nessuno, se non loro, avrebbe potuto farlo in quel modo ed in quelle circostanze. Alla fine della prima settimana di febbraio, era rientrata la pattuglia guidata dal sergente Lazzati che mancava da quattro giorni, essendo rimasta bloccata di là dalle linee, proprio a ridosso di un accampamento greco. Prima di rientrare, Lazzati, in un raptus di azzardata spavalderia, aveva neutralizzato la sentinella che vegliava sui compagni addormentati e si era impadronito della bandiera sventolante fra le tende. Di fronte al maggiore Zanelli, fece il suo rapporto:

> «Non so se ho fatto bene a scendere, ma avevamo finito i viveri già da ieri e due uomini hanno un principio di congelamento. In quota nessuna novità.»

Cosí, lapidario, Cossard, presente alla scena, ce ne ha trasmesso brevemente, con l'abituale sensibilità, dimensione ed atmosfera:

> «Il maggiore lo guarda a lungo, senza parlare. Non ci si commuove facilmente, qui, ma è come se Zanelli, immobile e calmo, stia abbracciando il sergente: e mi volto.»[24]

I greci non ci stanno, sono anche loro gente dalla tempra dura, nella stessa notte cercano di rendere la pariglia, si avvicinano al comando di battaglione, sparano ed uccidono una sentinella; quattro ore dopo ripetono l'infiltrazione e ne feriscono un'altra. Poi le ore tornano silenziose e lunghe, con gli uomini accucciati intorno al fuoco nell'interno del rudere, silenziosi, a covare l'incubo di un attacco che potrebbe venire all'improvviso nel buio da ogni lato. Sono poco piú di due settimane che stanno combattendo su queste montagne, ma il fattore tempo non è assolutamente correlabile con l'accumulo di stress psico-fisico, e per tutti ne affiorano i sintomi. La solita sensibilità descrittiva di Cossard riesce a coglierne efficacemente gli aspetti riferiti a se stesso, allorché parla della marcia nella notte per scendere ad Arza a rilevare il plotone della sua compagnia – che, per come si stavano mettendo le cose, era piú opportuno avere lí – mandato giú a riprendere fiato, ad asciugarsi i panni ed a dormire una volta tanto al coperto:

> «La mantella impermeabile mi incanala la pioggia fredda nelle scarpe e nello sbuffo dei calzoni. L'attendente mi segue ad un passo. Rocce calcaree sono nella notte barriera

[24] Cossard, G., *op. cit.*, p. 67.

ed abisso di oscurità, i cespugli ondeggiano in ombre nere. Provo un'orribile paura, diversa dall'ormai consueto orrore della morte. È come se stessi attraversando un enorme cimitero nella notte senza la speranza di giungere mai all'uscita. Sono certo che alle mie spalle i cespugli si richiudono sul sentiero e ballano una danza stregata. La cadenza del passo del mio attendente mi conforta. Vorrei toccarlo per controllarne l'esistenza, senza voltarmi e senza parlare.

«Se parlassi spezzerei il fragile equilibrio di questo mondo, e la sua rovina mi annienterebbe.»[25]

Dal 7 febbraio, il *Cervino* veniva disimpegnato da ogni compito di vigilanza e sicurezza del tratto di cresta dei Trebeshines a Nord di q. 1806, e pertanto l'accampamento del battaglione, una ventina di tende, veniva trasferito oltre il colle Metzgoranit, a q. 1200. Nei giorni seguenti, un plotone rinforzato era inviato a presidiare q. 1806; veniva costruito un piccolo riparo stabile immediatamente sotto la cresta dove, durante la notte, ridisceso il grosso all'accampamento, rimaneva una squadra con due fucili mitragliatori. Si era deciso di costituire un posto fisso anche sulla q. 1923, il punto culminante dei Trebeshines, dopo che una squadra, recatavisi il 10 in ricognizione, vi aveva scoperto una postazione greca con armi portatili in posizione affidata a due sentinelle; la ricognizione aveva altresí messo in evidenza la presenza di un'altra postazione permanente, molto piú munita, sulla sottostante q. 1758. Ma l'occupazione di q. 1923 doveva durare poche ore. Il tenente Crosa, partito con un plotone dal campo base al primo buio, vi era arrivato verso le 23 sempre del giorno 10 e, con circa 20° sotto zero, aveva fatto costruire un piccolo ricovero, utilizzando anche alcune tende greche abbattute, sistemando poi gli uomini a difesa; ma già alle 5 del mattino, un'intera compagnia greca attaccava di sorpresa la posizione con movimento aggirante. La lotta si accendeva violenta, fino al contatto fisico, come attesta quanto il tenente Crosa doveva poi riferire al maggiore Zanelli:

«Dopo i primi colpi ho sostituito al fucile mitragliatore il tiratore rimasto ferito, ma ad un certo momento, ai lampi delle bombe a mano che scoppiavano da tutte le parti, ho visto un movimento di ombre indistinte. Allungata la mano verso destra per farmi dare munizioni dal servente, me la sono sentita afferrare da uno che gridava in modo incomprensibile. Erano i greci: mi sono tirato su e retrocedevo al premere di due canne da fucile ai fianchi, quando sono precipitato nel sottostante canalone di neve, tra il fischiare delle pallottole, nel buio.»[26]

Il giorno successivo, altro attacco in forze del nemico contro q. 1806. Il combattimento assumeva subito anche qui una particolare durezza, con gli uomini del *Cervino* che erano un quarto rispetto ai greci e che non potevano opporre loro né un pezzo da montagna né un mortaio. Gli alpini riuscivano, anche in questa occasione, a sganciarsi ripiegando sulla q. 1500 dove, sfruttando la piccola copertura di una fascia di rocce, potevano sistemarsi a difesa. A rinforzo della posizione

[25] Cossard, G., *op. cit.*, p. 68.
[26] Cossard, G., *op. cit.*, p. 73.

difensiva, veniva inviato il II plotone della 2ª compagnia, mentre i pochi uomini della 1ª muovevano per raggiungere uno stesso livello di quota nel canalone poco piú a Nord che scendeva direttamente dalla q. 1806 al Chiaf Metzgoranit. Ma il peggio doveva ancora venire: nel primo pomeriggio, due bombardieri di una formazione aerea italiana che sorvolava la zona si staccavano e, in un passaggio a bassa quota, sganciavano erroneamente spezzoni sul reparto in movimento determinando 4 morti e 6 feriti. E non era ancora finita, in quella dannatissima giornata, perché l'ambulanza che conduceva i colpiti all'ospedale militare di Tepeleni veniva centrata, al passaggio del ponte di ferro su un fiume, da una granata d'artiglieria, accrescendo di un'altra unità la lista dei morti e provocando altre lesioni ai feriti.

Il 9 i greci avevano sferrato un'offensiva contro Tepeleni. Dal comando di corpo d'armata giungeva l'ordine di riprendere la q. 1806, la cui importanza era, in effetti, notevole ai fini della protezione di Metzgoranit, occupata la quale i greci avrebbero potuto tagliare fuori il nostro dispositivo con minaccia di sfondamento di tutto il fronte e, data la carenza e la precarietà di seconde linee, si sarebbero trovati la strada aperta verso Valona. L'ordine di operazione prevedeva, da parte italiana, che dovesse dare concorso al *Cervino* una compagnia del battaglione alpino *Val Cismon*, che il maggiore Zanelli disponeva muovesse in prima schiera con i resti del suo battaglione sciatori di rincalzo. L'attacco aveva inizio alle 4 del mattino del 13 febbraio, con direttrice di marcia il vallone che scende dalla cima sul Chiaf Metzgoranit. Zanelli seguiva l'azione, e con lui il suo fedele aiutante maggiore sottotenente Astorri che aveva voluto ad ogni costo seguirlo con due portaordini. Il nemico era investito con impeto, ma era solo a costo di gravi perdite che ci si riusciva a stabilire in prossimità della quota; venivano fatti anche alcuni prigionieri, ma i greci passavano al contrattacco e costringevano gli alpini del *Val Cismon*, circondati da ogni lato, a ripiegare sotto la protezione del tiro di un fucile mitragliatore maneggiato dallo stesso comandante del *Cervino*. Astorri, riordinato un plotone del *Val Cismon* rimasto senza comandante, vi si era messo alla testa e lo aveva trascinato all'assalto finendo per essere colpito da una scarica, troppo sotto i reticolati greci per essere recuperato e portato via, cosí che la sua salma non sarebbe mai stata ritrovata:

«... questa nostra inutile vita
portata in giro a fatica
staccata
dall'universo
senza armonia.»[27]

[27] Cossard, G., *op. cit.*, p. 98.

Metzgoranit: il «Cervino» diventa un plotone

La situazione generale, intanto, era divenuta veramente grave, e se ne ha un efficace riscontro nella relazione conclusiva sull'attività del *Cervino* compilata dal maggiore Zanelli, che intanto era divenuto comandante di tutto il settore, e riportata in piú parti nel volume di Viazzi.[28] Con la q. 1806 in mano al nemico, era diventata del tutto precaria anche la posizione del Chiaf Metzgoranit – aggravata dal fatto che i greci erano scesi, fra il 12 ed il 13, dalle quote 1308 e 1426 su Arza di Sopra, ed attraversata la valle avevano occupato la Punta Nord dello Shendeli – per la totale mancanza di appoggio sui fianchi, tanto quello Est, sotto le posizioni greche, quanto quello Ovest, mancante di ogni possibilità di collegamento e di efficace concorso con la q. 1667 dei Mali Shendeli sovrastanti da Ovest il Chiaf. Zanelli, comunque, ribadiva fermamente, ed a piú riprese, a tutti l'ordine perentorio di resistere sul posto ad ogni costo.

Dopo aver occupato Arza, nel delicato punto di giuntura fra i nostri due corpi d'armata, XXV ed VIII, il comando greco aveva fatto affluire altre truppe per condurre l'attacco su Tepeleni; nessuna difesa di una certa consistenza si opponeva piú alla loro calata su Metzgoranit, e c'era la seria eventualità che il *Cervino*, le cui posizioni erano rimaste invariate, venisse tagliato fuori dalla lotta, mentre sembrava inoltre imminente lo sfondamento del fronte a Marizai, sulla destra della Voiussa.

Un battaglione del 67° fanteria ebbe l'ordine di riconquistare Arza, e la sera del 13 febbraio transitò per il Chiaf e mosse all'attacco. Ma, come ricorda la relazione di Zanelli, erano uomini stanchi e demoralizzati, che il freddo intenso e la fatica avevano già stroncato prima ancora di giungere in linea, tenendo conto che si trattava, per lo piú, di soldati meridionali, assolutamente inadatti a combattere su quel terreno montagnoso e con quel clima. Avevano abbandonato lungo la pista impastata di fango, non riuscendo a trasportarle, quasi tutte le armi pesanti d'accompagnamento, i mortai e le mitragliatrici, e giunsero a contatto col nemico in condizioni pietose, larve d'uomini inzuppati d'acqua ed incrostati di fango. Non ci volle molto, ai greci, per ributtarli verso il colle Metzgoranit incalzandoli da presso.[29]

[28] VIAZZI, L., *op. cit.*, p. 93-94.

[29] Una relazione compilata dall'ispettore del Partito Nazionale Fascista Piero Parini per il segretario del Partito Adelchi Serena in data 22 febbraio 1941 cosí fra l'altro riportava:

«Reparti grandi e piccoli che venivano sbarcando in Albania sembravano colpiti da una forma morbosa di fatalismo melanconico e rassegnato che aumentava man mano che si avvicinavano alla linea del fuoco. Gran parte di questo stato d'animo era determinato dall'asprezza ostile della natura e dell'atmosfera, perché il paesaggio invernale albanese è deprimente come pochi al mondo per la continua pioggia, l'enorme fango, i fiumi ed i torrenti straripanti. I centri abitati del paese sono pochi ed in condizioni appena tollerabili ad una popolazione quasi primitiva, quindi montagne, valli e pianure che venivano attraversate dalle nostre truppe danno un tal senso di deserta desolazione da indurre anche il temperamento piú forte a pensieri sconsolati. È cosí avvenuto che reparti eccellenti si siano dimostrati inferiori al compito, ed il logorio degli uomini è stato enorme.» (*La campagna di Grecia*, cit., tomo II [documenti], documento n. 282.)

Nella giornata di sabato 15, i reparti che avevano vanamente attaccato Arza il giorno precedente ripiegarono dalla località. Sul Chiaf Metzgoranit, erano schierati, a sinistra, i resti del *Bolzano* (non piú di una sessantina di uomini), a destra la compagnia del LIII battaglione CC.NN. e elementi del *Val Cismon*, e piú a destra ancora i superstiti del *Cervino* a fronteggiare eventuali infiltrazioni dai Mali Trebeshines. Furono chiesti rinforzi al comando del settore Voiussa, venne garantito l'invio di un'altra compagnia di bersaglieri che però non sarebbe mai arrivata. I greci attaccarono il colle verso le 9,30, per linee di fronte, infrangendo la resistenza della zona centrale i cui difensori abbandonarono le posizioni, imitati dagli alpini del *Bolzano* nell'intento di evitare l'accerchiamento. Anche l'artiglieria greca batteva il colle, con le granate che cadevano fra i soldati che tentavano di guadagnare disordinatamente una linea di resistenza improvvisata dai bersaglieri, con l'aiuto di qualcuno del *Bolzano*, sul breve pianoro del Chiaf. Il movimento degli sbandati riusciva ad arrestarsi solo in corrispondenza dello stretto vallone di Metzgoranit. Le antistanti pendici dello Shendeli andavano infittendosi di greci, ed il fuoco assumeva un ritmo sempre piú continuo, richiamando alla mente del sottotenente Cossard le assolate giornate estive della sua vallata valdostana viva di mille cicale. Anche il *Bolzano* ed i bersaglieri, dopo i fanti e le camicie nere, erano costretti a ripiegare. Il *Cervino* restava solo, lassú, in alto, sui fianchi del monte:

> «Un silenzio greve sopravviene e si addensa lento sulla valle, quando è perfetto si alza a bucarlo un suono di corno prolungato, ondeggiante basso su un'unica nota roca. Si alza nell'aria guadagnando piena altezza e viene a cristallizzarsi gelido nella mia spina dorsale, sostituendovi il caldo midollo in un ultimo vibrare metallico.
>
> «Dalle nostre buche di neve assistiamo al riorganizzarsi sul colle dei greci. Ora probabilmente scenderanno nella valle puntando su Metzgoranit. I reparti ancora sbandati non li sapranno certo fermare. Noi saremo tagliati fuori.»[30]

Un breve e concitato colloquio si svolse fra i tre ufficiali presenti sulla posizione. Cossard e Sgorbati chiesero a Crosa: «Che cosa facciamo? La responsabilità è tua!». Crosa rispose: «Abbiamo avuto ordine di restare qui e qui resteremo»; poi, rivolgendosi agli alpini, disse ancora: «Ragazzi, tirate fuori le bombe a mano!».[31]

«Resistere
l'ordine
una parola sola.
Ai greci
per i comandi
al tuo cuore
per te.

[30] COSSARD, G., *op. cit.*, p. 79.

[31] VIAZZI, L., *op. cit.*, p. 98.

E non sentire
i poveri piedi
gelare
nelle scarpe dure.»[32]

Erano preoccupati per la sorte del maggiore Zanelli e dell'accampamento defilato alla loro vista dai rialzi del pendio. I greci si stavano apprestando a sferrare l'attacco dopo aver risalito un canalone riparato, ed avevano iniziato un fuoco preliminare; ma ecco sbucare alle spalle dei difensori, con la lingua fuori, un portaordini che urlò al tenente Crosa l'ordine di Zanelli di ritirarsi subito tutti senza passare per il campo, già perduto. Gli uomini cominciarono a retrocedere sino al canalone che stava dietro di loro, sparando ad intermittenza, e poi si buttarono giú, rotoloni, nella discesa innevata.

«È come su una pista per slittini. Si fila velocissimi, all'incontro di una roccia si puntano i piedi, la si tocca appena e si balza di là. Ad un alpino la gamba sinistra si è infilata in una buca, ed i compagni sopravvenuti hanno compresso attorno la neve e la gamba è come in una tagliola, impossibile da liberare! Urla come un forsennato, tra il primo fischiare delle pallottole dei greci apparsi sul ciglio del canalone, in alto. Con due alpini scaviamo affannosamente, Sgorbati ed io con le mani e poi, presolo, per le braccia e le spalle lo tiriamo forte verso la discesa, e finalmente rotoliamo tutti insieme a valle.»[33]

Pervenuti in fondo al canalone, ritrovarono il comandante di battaglione e gli altri, e si riunirono in un valloncello dove si erano nel frattempo concentrati alpini, bersaglieri, fanti, camicie nere. In qualche altra parte del settore occupato dal *Cervino* c'era stato un tentativo di sfondamento da parte dei greci, come attesta una testimonianza del sergente Tamburelli rilasciata a Viazzi:

«Nel pomeriggio, verso le due, i greci tentarono di sfondare dalla nostra parte. Vennero avanti con balzi veloci e si appostarono dietro alcuni muriccioli eretti sul colle a circa duecento metri da noi. Ne arrivavano in continuazione, ma quando tentavano di avanzare li fermavamo col nostro fuoco. Fu una strage che durò per alcune ore: solo due greci riuscirono a varcare il colle.»[34]

Al tenente Crosa una pallottola aveva fracassato il piede destro; aveva detto all'alpino Severino Piana che se l'era caricato sulle spalle fino al posto di medicazione, che c'erano ancora due feriti al termine del canalone; Piana, a sua volta, ne aveva parlato con Bonichon. Detto e fatto: a notte inoltrata, i due erano tornati indietro per tentare il recupero dei compagni, procedendo di cespuglio in cespuglio, vigili come cani da caccia, aguzzando lo sguardo per riuscire a vedere nella notte oscurissima. Li ritrovarono sotto una tenda, insieme ad altri feriti, non molto distante dal luogo ove si erano dovuti fermare. I greci li avevano trasportati dietro ad un riparo, poi, dopo averli sommaria-

[32] Cossard, G., *op. cit.*, pp. 76-77.
[33] Cossard, G., *op. cit.*, p. 80.
[34] Viazzi, L., *op. cit.*, p. 98.

mente medicati, avevano fatto loro capire, a gesti, che dovevano ritirarsi e non potevano portarseli appresso. Chiesero se qualcuno desiderasse il colpo di grazia, per affrettare la fine, ma nessuno accettò una tale offerta, e fu una vera fortuna perché, qualche ora dopo, venivano tratti in salvo.[35]

Sul Chiaf Metzgoranit, in quella triste giornata, oltre alla serena determinazione degli uomini del *Cervino* rifulse l'eroismo di un gruppetto di 5-6 bersaglieri che resistettero ad oltranza sino al loro completo annientamento; cosa di cui fu testimone il tenente Crosa che si trovava su un'altura soprastante e che è riportata da Viazzi nel suo volume:

«Il gruppo era composto da feriti ed ammalati, che avevano trovato provvisoriamente riparo all'interno della costruzione in muratura che si trovava sul colle.

«Il capitano Defendi, che si trovava con loro, riuscí a recuperare una mitragliatrice pesante ed un mortaio da 45 mm e con questi organizzò un nucleo di resistenza ad oltranza. Ad un centinaio di metri dall'improvvisato caposaldo, i greci – sorpresi dall'improvviso grandinare delle pallottole – si fermarono incerti sul da farsi.

«Il trombettiere che precedeva il reparto suonando la carica, continuò da solo la sua corsa e venne colpito da una raffica di mitraglia.

«Per una decina di minuti nessuno osò piú sparare né fare il minimo movimento. Poi, dalle file greche, si fece avanti un altro soldato che andò a raccogliere la tromba dalle mani irrigidite del caduto e prese a suonare nuovamente il segnale della carica.

«Tutti scattarono nuovamente all'assalto, ed in breve la postazione dei bersaglieri venne definitivamente travolta. Nella valle compresa fra il Trebeshines e lo Shendeli dilagavano ormai gli avversari, sempre piú numerosi.

«Essi percorrevano di corsa dei brevi tratti di terreno e poi si acquattavano a terra o dietro improvvisati ripari. Un silenzio greve – interrotto soltanto dal cupo e prolungato suono del corno – incombeva su tutta la zona.»[36]

Da ambo le parti, un episodio di epicità risorgimentale, nello squallore di quelle aspre montagne albanesi.

Il maggiore Zanelli, presentatosi al comando del settore Vojussa, ricevette l'ordine di riordinare gli sbandati e di riportarli al contrattacco per riprendere le posizioni del Chiaf Metzgoranit occupate dal nemico, e questo dopo aver ricevuto viveri, munizioni e rinforzi; questi ultimi, però, alla resa dei conti, si riducevano, il giorno 16, ad un plotone mitraglieri del *Bolzano* e ad uno sparuto manipolo di camicie nere, circa una quindicina, scampate allo sbandamento del loro battaglione il giorno precedente. Il loro comandante era un capomanipolo[37] prossimo ai quarant'anni e decorato di una medaglia d'argento in Spagna, che ottemperava senza batter ciglio e con la massima collaborazione all'ordine di Zanelli che dovesse mantenere il comando il sottotenente Cossard.

[35] Viazzi, L., *op. cit.*, p. 100.
[36] Viazzi, L., *op. cit.*, p. 97.
[37] Grado della MVSN equivalente a tenente.

Ciò che è rimasto del *Cervino* è schierato fra il fondovalle e la q. 1500, ed in base alle disposizioni ricevute deve regolare la sua marcia su quella del reparto di fanteria schierato sulla sinistra della valle, che ha il compito di prendere contatto con le truppe dei Mali Shendeli e di agire sul fianco destro del nemico. L'avvicinamento procede quindi molto lentamente, ostacolato anche dalle condizioni del tempo che si è rimesso al peggio. Alle prime luci di lunedí 17, ha inizio il movimento per l'attacco sotto un intenso fuoco nemico di mortai e di artiglieria, ma pochi uomini riescono ad andare oltre il ciglio del valloncello nel quale si trovano schierati dalla sera prima; le mitragliatrici greche appostate su q. 1806 battono d'infilata, vanamente contrastate dai nostri mortai da 81. Verso mezzogiorno, il maggiore Zanelli, che si trova con il reparto di fanteria, viene colpito alla gamba destra ed al dorso da schegge di granata, una delle quali uccide l'attendente che gli sta accanto per soccorrerlo.

A questo punto, i 118 uomini rimasti delle due compagnie del *Cervino*, tutto ciò che è residuato del battaglione sciatori, a parte il nucleo dei servizi, si viene a trovare agli ordini di un sottotenente di complemento, Guerrino Cossard, coadiuvato da un altro collega della sua stessa categoria, Guglielmo Sgorbati e con il sottotenente medico Domenico Lincio a completare il «quadro ufficiali». Per un paio di settimane, prima dell'arrivo di un altro ufficiale, la 1ª compagnia sarebbe stata comandata da un sottufficiale, il sergente maggiore Giacomo Chiara, dimostratosi sempre all'altezza della situazione. A sostituire Zanelli al comando di settore, un altro maggiore, certo Dolchi, che il giorno 18 fa pervenire a Cossard l'ordine, per tutti i reparti del Trebeshines, di non iniziare alcun movimento in avanti se non di pattuglie di vigilanza e di sistemare a difesa le posizioni raggiunte. Ribadisce, inoltre, che la consegna è di non retrocedere per nessun motivo. Fa molto freddo e sei uomini debbono essere sgomberati per congelamento.

La linea difesa dal *Cervino*, lunga quasi un chilometro, è presidiata da 140 uomini al comando di quattro ufficiali, compreso in tale conteggio il plotone mitraglieri del *Bolzano* dislocato in posizione sensibilmente arretrata. I rifornimenti avvengono con grande difficoltà e solo nelle ore notturne; impossibile far giungere qualsiasi alimento caldo del quale ci sarebbe tanto bisogno. Raggiungere e lasciare le prime linee durante il giorno è estremamente difficile per il tiro d'infilata delle mitragliatrici nemiche dal colle. Il posto di medicazione è in fondovalle e funziona bene, ma il trasporto dei feriti e congelati è molto difficile. Delle due mitragliatrici del plotone del *Bolzano* solo una funziona; il nemico ha inoltre individuato le sue postazioni – che sono necessariamente allo scoperto – e le bombarda violentemente. Sin dalle prime ore del pomeriggio scarseggiano le munizioni; richieste, viene ordinato di andarle a prelevare al deposito situato in fondovalle, ma ciò comporta molto tempo e costringe ad allontanare gente dalla linea.

Nonostante queste condizioni, un tentativo di attacco greco contro il reparto di fanteria schierato sulla sinistra è decisamente respinto col tiro dei fucili mitragliatori.

Il tempo infame, visto come fattore che tiene lontani gli attacchi, è provvidenziale: nevica piú in quota, piove in fondovalle e le nubi avvolgono ogni cosa. Ma aumenta anche il numero dei congelati. Il diario storico, sotto questo aspetto, è un drammatico stillicidio:

19 febbraio: forza presente, 93 (furieri, cucinieri ed aiutanti di sanità compresi);
20 febbraio: forza presente, 80;
21 febbraio: altri 17 uomini, feriti e congelati, sgomberati.

È possibile ricostruire quanto avvenuto nei giorni successivi attraverso la narrazione di Cossard.

Il 22 febbraio il nuovo comandante delle truppe di Val Metzgoranit, nel corso di un'ispezione alla linea, ordinava che all'alba del giorno 23 si attaccasse ancora il colle. Il *Cervino* e le truppe aggregate, non piú di 80 uomini, dovevano procedere regolandosi con il movimento della fanteria disposta sulla sinistra. L'alba del 23 continuava, come i giorni precedenti, ad essere fredda e piovosa, mentre in quota nevicava. L'attacco non sortiva alcun esito: il fuoco greco era violento, le mitragliatrici battevano dall'alto; qualcuno degli uomini aveva trovato riparo dietro una roccia, ma ad altri non restava che un cespuglio; anche le artiglierie nemiche erano entrate, dopo un po', in azione: «... non c'erano che le loro» ricorda amaramente Cossard. Sopraggiunta la notte venivano sgomberati feriti e congelati e del *Cervino* restavano in linea 37 uomini. Il 24 ed il 25 continuava lo stillicidio dei colpi di mortaio greci.

«Siamo tutti piú o meno febbricitanti ed afflitti da dolori reumatici od intestinali; da un mese non mangiamo un vero pasto caldo, da una settimana siamo tutti fradici. Le forze ci abbandonano irrimediabilmente.»[38]

La relazione ufficiale dello Stato Maggiore dell'Esercito sulla campagna di Grecia, in deroga alla prosa necessariamente ortodossa ed alquanto asettica che caratterizza di massima questo genere di resoconti, rievoca con partecipe realismo l'ultima settimana in quel teatro operativo:

«Dal 20 al 26 febbraio, mentre in basso le piogge torrenziali gonfiavano i corsi d'acqua, in alto la neve e la tormenta non davano requie, accomunando i combattenti in un periodo di pene e di sacrifici. In questi giorni, sullo Shendeli e sul Golico, si trattò puramente e semplicemente di strappare la vita al morso feroce del freddo ed al soffio micidiale del vento gelido. A centinaia i congelati furono sgomberati ed ogni attività operativa dovette essere sospesa.»[39]

Il 27 febbraio gli uomini del *Cervino* venivano ritirati dalle posizioni avanzate e sostituiti da una compagnia del battaglione alpini *Aqui-*

[38] Cossard, G., *op. cit.*, p. 97.
[39] *La campagna di Grecia*, cit., tomo I [testo], p. 595.

la. Scendevano nell'abitato di Metzgoranit e trascorrevano qualche giorno di «dolce vita»:

«Lavarsi, spidocchiarsi, mangiare due volte al giorno, dar la caccia alle grosse tartarughe che il tepore primaverile richiama fuori dalle tane: una vita meravigliosa, che non turbano di certo le incursioni degli aerei inglesi o gli scoppi dei pezzi a lunghissima gittata dell'artiglieria greca alla ricerca del ponte provvisorio sulla Voiussa, a qualche due o trecento passi da noi, sul greto del fiume che sta rientrando negli argini dopo le piene delle scorse settimane.»[40]

Il primo ciclo operativo del battaglione *Monte Cervino* in Albania era terminato. La sera del 2 marzo, la forza combattente delle due compagnie del reparto ammontava a due ufficiali e 30 uomini, cui andavano aggiunti un ufficiale e 16 uomini del plotone comando che portavano l'aliquota da combattimento del *Cervino* ad un totale di 49 elementi, un qualcosa che era ormai veramente pleonastico continuare a chiamare «battaglione».[41]

Ancora a far diga sui Mali Shendeli

Ai primi di marzo, i resti dei tre battaglioni alpini che avevano operato nel settore, *Cervino*, *Bolzano* e *Val Cismon*, venivano riuniti in un gruppo di formazione che prendeva il nome dall'ufficiale che ne assumeva il comando, il tenente colonnello Paolo Signorini.[42] All'unità, costituita da un migliaio di uomini (salmerie comprese), era affidata la difesa dei Mali Shendeli la cui Punta Nord, come si ricorderà, era stata occupata dai greci fra il 12 ed il 13 febbraio. Il 5 marzo tutto il *Cervino*, esclusi i magazzini e parte delle salmerie, si portava a Becisti, sede del comando di Signorini, dove riceveva l'ordine di occupare l'indomani la q. 1735. Partito alle 8 del mattino, perveniva sulla quota solo nelle prime ore del pomeriggio, essendo stato fortemente ostacolato durante la salita da una intensa tormenta di neve. La cresta si presentava piuttosto affilata e quindi ben difendibile, e la tenda comando era piazzata una trentina di metri sotto i roccioni sommitali, con le altre tende sulle cenge nevose tutte all'intorno. Alla sinistra, era schierato il *Bolzano* ed alla destra il *Val Cismon*, mentre un reparto di fanteria occupava un tratto di cresta sottostante gli attendamenti del *Cervino*, schierato fra le quote 1647 a Nord e 1805 a Sud. Piú a Nord del *Bolzano*, sulla Punta Nord, i greci; la loro linea correva di qui per

[40] Cossard, G., *op. cit.*, p. 100.
[41] I dati sono tratti dallo specchio n. 2 (*Situazione giornaliera forza combattente*) allegato al diario storico, e fa parte della documentazione gentilmente fornitaci dal dott. Cossard.
[42] Il colonnello Paolo Signorini, indimenticabile comandante del 6° reggimento alpini della divisione *Tridentina*, sarebbe morto d'infarto a Sebekino, sul fronte russo, al termine della ritirata nel gennaio 1943. Dopo aver tenuto rapporto ai comandanti di battaglione ed udito quello che rimaneva del suo reggimento, si era ritirato in una stanza dell'isba dove alloggiava ed era stato colto da malore.

un tratto a Nord verso Marizai, ed a Sud-Est verso il Chiaf Metzgoranit.

I giorni trascorrono abbastanza calmi, sia pure sotto un costante ombrello di sibili di bombarde e di granate d'artiglieria leggera e di mortaio che vanno a scoppiare giú nei valloncelli alle spalle degli alpini. I rifornimenti hanno preso a funzionare subito regolarmente, per un tratto a dorso di mulo, poi a spalla, ed ogni giorno giunge in linea del cibo caldo. Un miraggio rispetto a quello che era stato il Trebeshines. Le cose cominciano a complicarsi dal 9 marzo, allorché sulla neve si rilevano le tracce di elementi nemici che, durante la notte, si devono essere avvicinati in esplorazione risalendo il canalone fra q. 1735 e q. 1805.

Infatti, verso le 16 del giorno 10, un grosso reparto della 17ª divisione greca, rinforzato da numerose armi automatiche e mortai e protetto da dense cortine di nebbia, si avvicina alle nostre posizioni ed attacca, dopo circa mezz'ora di violenta preparazione con tiri di mortai, la selletta compresa fra le quote 1735 e 1781.

Ma, nel contesto dell'azione, si inserisce un'altra vicenda che si dimostrerà determinante per l'esito del combattimento.

Poco prima di mezzogiorno, una pattuglia del *Cervino* composta da due ufficiali e 20 alpini riceve l'ordine di scendere da q. 1735 verso il Chiaf Metzgoranit per proteggere il fianco destro del battaglione *Bolzano* che, alla stessa ora, scende verso il colle per attaccarlo; giunta a q. 1500 circa, si ferma per stabilire il collegamento col *Bolzano*, essendo quello a vista impedito da dense formazioni di nebbia che salgono dalla valle. La pattuglia, che si trova oltre le linee, intuita la manovra avversaria, si lancia sul fianco destro del reparto avanzato nemico e lo impegna in un violento combattimento, dopodiché ripiega lentamente, ma sempre mantenendosi a contatto con il grosso del nemico per dar modo alle nostre armi automatiche di entrare efficacemente in azione. Verso le 17,30 la colonna avversaria, dopo aver deviato la sua direzione d'attacco verso q. 1805, sferra un'energica azione sulla selletta tra q. 1781 e q. 1805, nettamente contenuta però dalle truppe in linea appoggiate validamente dai mortai da 81 del battaglione *Val Cismon*. Verso le 19 il nemico, ormai arrestato, approfittando del calar della sera, ripiega sulle posizioni di partenza lasciando sul terreno numerose perdite (30 morti accertati, tra cui un capitano) e materiale vario.

Del *Cervino*, cadeva il sottotenente Remo Ciaburra, giunto in linea appena quattro giorni prima. Il giovane ufficiale, per meglio dirigere il fuoco sui greci che stavano avvicinandosi alla sua posizione, si era alzato in piedi sul bordo della trincea; un attimo dopo, un proiettile lo colpiva mortalmente in piena fronte, facendolo precipitare in avanti per una ventina di metri lungo una ripida scarpata. E qui ricompariva l'alpino Bonichon, che gli stava accanto e che non esitava un istante a scendere allo scoperto lungo il pendio per soccorrere l'ufficiale, che probabilmente riteneva ancora in vita. I greci, quando lo videro, gli

intimarono di non proseguire oltre, altrimenti lo avrebbero fatto fuori, ma Bonichon non se ne dette per inteso, raggiunse il corpo dell'ufficiale, se lo mise sulle spalle e prese a risalire la china. I greci mantennero la parola, nel senso che presero a spararagli contro, colpendolo gravemente ad una spalla, ma non riuscirono ad impedirgli di raggiungere la nostra posizione, se pur allo stremo delle forze. Il tenente colonnello Signorini, che aveva seguito la scena dall'osservatorio, gli conferiva la medaglia d'argento al valor militare sul campo.[43]

Con questo combattimento terminava, in pratica, l'attività bellica del battaglione *Monte Cervino* sul fronte albanese. Dall'11 marzo al 10 aprile, infatti, i suoi alpini avrebbero continuato a presidiare la linea, irrobustendola con lavori di fortificazione e l'impianto di alcune file di reticolati. I rifornimenti venivano su regolarmente, i greci continuavano a bombardare i versanti Ovest della catena dello Shendeli, ma senza precisione e con scarsa convinzione. Anche le pattuglie che uscivano in esplorazione non incontravano problemi di sorta. In quel periodo, l'unico fattore avverso fu una recrudescenza del maltempo, con abbassamento della temperatura e violente tormente di neve.

Il 9 marzo aveva assunto il comando del battaglione il maggiore Marcello Salomone, proveniente dal comando del XXV corpo d'armata, ed altri ufficiali (tenente Livio Carboni, tenente Luigi Gerardi, sottotenente Michele Gonella, sottotenente Umberto Caruso) si aggregavano al reparto sempre durante lo stesso mese di marzo, oltre al già citato sottotenente Ciaburra, aggiungendosi ai sottotenenti Pier Mario Rosselli ed Aldo Del Curto che erano arrivati in febbraio e di cui il primo, ferito in combattimento il 12, sarebbe poi deceduto in ospedale mentre il secondo era stato a sua volta ferito nel fatto d'armi del 10 marzo. Poteva non essere facile per i nuovi arrivati, giungendo direttamente dall'Italia o da un comando superiore, inserirsi subito al meglio fra i superstiti del *Cervino*, con tutto ciò che questi avevano alle spalle dopo quei due mesi di fronte.

Una scena molto significativa al riguardo è quella tratta da un altro libro di guerra alpina in Albania.[44]

Il tenente di carriera Carboni, uscito poco prima dall'Accademia con tutto il fresco bagaglio di studi e nozioni ben catalogate e che era stato designato ad assumere il comando della 1ª compagnia, appena giunto al fronte effettuava un'ispezione alla linea, nel corso della quale faceva alcune osservazioni e rilievi del tutto teorici, piuttosto lontani da quella che era la realtà delle cose, ed il tutto con quel pizzico di saccenteria che gli derivava dalla recente esperienza dottrinaria. Raggiunta la compagnia, questa gli veniva presentata dal sottotenente Sgorbati, di complemento, che la comandava dopo la messa fuori com-

[43] Viazzi, L., *op. cit.*, p. 109.
[44] Zanette, G., *Tempesta sulle alpi albanesi*, Milano, Mursia, 1967, pp. 141-145.

battimento di tutti gli altri ufficiali: «Seconda compagnia battaglione *Cervino*, 1 ufficiale, 2 sottufficiali, 11 uomini!».

C'è un gran silenzio, ed in esso le parole vibrano nell'aria senza disperdersi. Carboni è pallido, ed un muscolo della mascella vibra intermittente (battaglione tante compagnie, ogni compagnia tanti plotoni, ogni plotone tante squadre, di tanti uomini... cosí gli avevano insegnato in Accademia). Si dirige verso la fila degli alpini fermi sul presentat'arm, uniformi logore, barbe irsute, qualche benda sporca; Sgorbati è alla sua destra, davanti ad ogni uomo pronuncia un nome: «Sergente maggiore Chiara, medaglia d'argento sul campo...; sergente Lazzati, medaglia d'argento; alpino Cesco, medaglia di bronzo; alpino Bertarione, medaglia di bronzo...», e potrebbe citare anche la sua, di medaglia d'argento, e quella di quel lazzarone di Bonichon, che è giú a far danni in qualche ospedale militare. Carboni tace, forse si era preparato un discorso di circostanza, ma non è piú il caso, e poi è un ragazzo intelligente e sensibile, ha imparato in dieci minuti tutto quello che c'era ancora da imparare. Riesce solo a dire, con la voce che gli trema un po', «spero di essere degno di voi».

Il 10 aprile giungeva a q. 1735 un reparto di camicie nere del raggruppamento *Galbiati* per prendere in consegna le posizioni tenute dal *Cervino*. Dopo un'altra settimana trascorsa sul Golico in seconda schiera, il 18 il battaglione, in concomitanza con la rottura dello schieramento nemico, dava inizio all'avanzata verso Sud in parallelo con i battaglioni *Susa*, *Bolzano* e *Val Cismon*, passando attraverso Ornovo, Terboak, Gliabovo, Sarachinisca, Glina dove, alle 15 del 23 aprile, perveniva la comunicazione che le ostilità con la Grecia dovevano considerarsi sospese. Il 25 arrivava l'ordine di portarsi nel minor tempo possibile a Valona per essere pronti all'imbarco per l'Italia entro il giorno 30.

Ora è davvero primavera, non solo nei mandorli in fiore che profumano l'aria e nei tanti fiori gialli che riempiono la campagna, ma anche nei cuori. Dietro front. Dal 29 aprile al 1° maggio, ultimi spidocchiamenti nella baia di Valona, con l'ausilio di ripetuti bagni di mare che scrostano le residue fanghiglie d'Albania. Il 2 imbarco sull'*Aquileia*, il 3 sbarco a Brindisi, disinfestazione, dal 4 al 17 una lunga, interminabile sosta negli accantonamenti predisposti al quinto chilometro della strada per Bari, resi ancora piú uggiosi dalla pioggia torrenziale che trasforma tutta la zona in un mare di fango, come se il *Cervino* non ne avesse già assaggiato abbastanza. Ma alle 17 del 18 maggio, la paletta del capostazione di Brindisi che si alza a dare il via alla tradotta è salutata da un urlo: si va via per l'ultima tappa, direzione Aosta, e giú un'altra cantata, con il coro che si rinforza a Bari, allorché si unisce al convoglio il battaglione *Monte Rosa* che rientra anch'esso dall'Albania.

Aosta, 16,50 del 20 maggio 1941. Quello che è rimasto del *Cervino*

mette piede nella stazione da dove, quattro mesi prima, erano partiti in 320, ai quali andavano aggiunti gli 8 ufficiali arrivati in Albania in integrazione: ne scendono 152, 32 della 1ª compagnia, 33 della 2ª ed 87 fra conducenti, plotone comando e rincalzi. Le perdite del battaglione (morti e feriti) sono cosí riassumibili: 11 ufficiali su 13 partiti da Aosta = 84,8%; 8 sottufficiali su 13 = 42%; 153 graduati e truppa su 208 = 78,4%; tra gli ufficiali seguiti «in integrazione»: 2 morti ed 1 ferito su 8.[45] Alla bandiera del 4° reggimento alpini veniva assegnata la medaglia d'argento al valor militare conquistata dal battaglione *Monte Cervino* con la seguente motivazione:

«Durante tre mesi ed in una situazione particolarmente delicata, con mirabile spirito di sacrificio e fede incrollabile, vincendo i rigori di un duro inverno, manteneva il possesso di un ampio fronte di alta montagna, aspramente conteso da forze soverchianti. Presente ovunque, ardito nella tormenta della montagna e nella tormenta del fuoco, con indomito valore opponeva tenace resistenza, stroncando l'impeto del nemico in cruenti attacchi e piombando fulmineo sui fianchi e sul tergo dell'avversario, rompendone le formazioni. Dimostrava cosí che piú che il numero e l'arma vale il coraggio.» (*Fronte greco*, 10 gennaio-23 aprile 1941.)[46]

Le ricompense individuali assommavano ad 1 medaglia d'oro, 7 medaglie d'argento, 14 medaglie di bronzo e 15 croci di guerra al valor militare; di esse 11 erano conferite «alla memoria».[47]

Il 21 maggio il *Monte Cervino* era smobilitato; il 24 veniva sciolto. I decreti ministeriali, quando cancellano qualcosa o qualcuno, hanno un'immediatezza ed un'efficacia ancor piú risolutiva delle pallottole nemiche.

Saint Vincent, quasi mezzo secolo dopo

Il palazzo è bello, è riuscito a mantenere all'esterno una sua linea che ben si armonizza con la dimensione ambientale della valle ma, nel contempo, ha all'interno una sua elegante funzionalità che rende gradevole, finalmente, entrare e soggiornare anche in una struttura pubblica. Siamo nell'edificio del comune di Saint Vincent, nell'ufficio dell'assessore allo sport ed al turismo; da un balcone che il sole un po' fiacco di una stentata primavera cerca di illuminare con qualche guizzo ritroso, l'occhio si sofferma sui lavori, già ben avviati, di una piscina coperta e di un palazzetto dello sport, seguendo la descrizione che ne viene fatta dal titolare dell'ufficio. Il tono della voce è caldo, gradevole, man mano che le parole sgorgano acquistano un carattere sempre piú partecipativo e convinto, con quelle inframmezzate tonalità compiaciute tipiche di coloro che amano creare qualcosa e ne contemplano la realizzazione, sia essa il frutto di una fatica individuale od il prodotto

[45] Cossard, G., *op. cit.*, p. 8.
[46] *L'esercito ed i suoi corpi*, vol. II, tomo I, p. 385, Roma, USSME, 1973.
[47] Cossard, G., *op. cit.*, pp. 129-130.

di un'energia collettiva. Settant'anni portati con la baldanza dei quaranta, sguardo limpido, te ne senti avvolto.

Guerrino Cossard, «Rino», aostano, dottore in lettere, giornalista ed autore di varie pubblicazioni sulla Val d'Aosta. Del primo *Cervino*, quello d'Albania, è stato una delle figure piú rappresentative e polivalenti avendone vissuto per intero le vicende ed in tutti i ruoli possibili, come s'è visto: comandante di plotone, di compagnia, di battaglione, aiutante maggiore. È quindi uno dei testimoni piú autorevoli di questo reparto al quale è rimasto legato con un attaccamento particolare, costituendo per lui uno dei suoi due punti di riferimento spirituali ed affettivi (l'altro è rappresentato dalla sua bella famiglia). Conoscerlo, ha rappresentato un vero, reale privilegio, una di quelle occasioni di cui talvolta la vita, anche di questi tempi, può essere ancora prodiga, offrendo un modello inconsueto di sensibilità e di continuità morale.

Ora ci siamo trasferiti nello studio di casa. I due interlocutori non hanno avuto bisogno di troppo tempo per «sentirsi», Cossard ha voluto introdurci anche nella dimensione familiare, un gesto ancora pieno di significato per entrambi, certo non sufficientemente anestetizzati dalla distratta superficialità dei tempi. Con uno slancio ed una disponibilità immediati, ci ha affidato la documentazione sul *Cervino* in suo possesso, sia quella originale rientrata con lui dal fronte, sia quella conservata dai familiari, come le sue lettere dall'Albania, e sia quella da lui stesso prodotta dopo la guerra, come, ad esempio, la ricostruzione dei ruolini del battaglione con l'esatta indicazione dei nomi dei caduti, dei feriti e dei dispersi con la data e la località dell'evento, le ricompense al valor militare, ecc. Questi dati corredano in appendice anche il suo libro;[48] «con immenso affetto per l'impegno a far sapere»..., cosí suona la dedica nella copia che ha voluto donarci, grato e commosso dell'intento di riservare al battaglione *Cervino*, nel nostro lavoro sui «reparti speciali» italiani nella seconda guerra mondiale, il posto che giustamente gli compete sul piano storico. Il volume, nelle 140 pagine che lo compongono, in forma di diario postumo, costituisce infatti, a nostro avviso, una fra le piú belle espressioni della memorialistica dell'ultima guerra, uno di quegli scritti che, al termine della lettura, dispiace aver finito e solo conforta il sapere di poterlo rileggere, un misto di realtà e poesia, di umano e trascendente, qualcosa che rinnova sensazioni e sentimenti già vissuti o solo sognati.

«Dottor Cossard, battaglione sciatori, il *Cervino*, ma gli sci sembra che li abbiate visti poco, in Albania, o no?»

«È proprio cosí, anzi, direi che dopo i primi giorni non li abbiamo visti piú. La neve c'era, sí, da una certa quota in su, ma la conformazione rocciosa del terreno lo rendeva impraticabile agli sci, non garantiva una continuità nell'uso, sarebbero stati solo un ingombro e nient'altro, né si poteva praticare un tranquillo sci-alpinismo, date le circostanze... Chissà, forse sul Tomori, dove eravamo stati inizialmente destinati,

[48] Cfr. nota n. 15 in questo stesso capitolo.

avremmo potuto fare onore alla specialità che caratterizzava il *Cervino*... E sí che era un reparto dove erano raccolti i migliori specialisti della Scuola Militare di Alpinismo, discesisti e fondisti, ed i valligiani piú esperti nello sci, che non erano poi moltissimi perché allora, parliamo di 50 anni fa, non era mica come oggi che è diventato uno sport di massa...»

«Piú "spavaldo di un battaglione di bersaglieri", qualcuno l'ha definito.[49] Le torna la definizione?»

«Beh, i paragoni non sempre sono opportuni ed azzeccati... noi eravamo alpini... io direi "spavaldo come doveva essere un battaglione alpino speciale"... perché eravamo "speciali", in tutto, dal reclutamento all'equipaggiamento ai compiti che ci erano stati affidati.»

«A proposito di equipaggiamento, eravate messi abbastanza bene, no?»

«Benissimo, direi; dati i tempi eravamo veramente all'avanguardia, nell'esercito italiano non s'era mai vista una roba del genere. Roba di prima scelta, molta acquistata direttamente dal commercio, facevamo un po' i "fichetti", invidiatissimi dal resto della naja che continuava a piangere miseria, comprese le truppe alpine, e già in quei 15 giorni contro i francesi avevamo visto che cosa volesse dire vivere e combattere in montagna senza i mezzi adatti; oltre 2.000 congelati, ed eravamo in giugno...»

«Le tante perdite che subiste in Albania a che cosa furono piú imputabili, al tipo di guerra che si combatteva, ad un addestramento per certi aspetti carente, alle condizioni ambientali?»

«Mah, penso a tutte queste cose messe insieme. Certo, il tipo di guerra non era il piú adatto al battaglione, una guerra tutta difensiva, una guerra di pattuglie appiedate (nel senso che non potevamo adoperare gli sci) alla quale la gran parte della gente non era addestrata, né c'era stato il tempo di farlo l'addestramento, se lei pensa che il *Cervino* era stato messo su alla fine di dicembre e che nemmeno 15 giorni dopo era partito per l'Albania. Il *Cervino* era un reparto sciatori creato per operazioni veloci, ricognizioni offensive tipo *raids*, colpi di mano improvvisi per sorprendere il nemico annidato in recessi inaccessibili, collegamenti rapidi, roba di questo genere. Sulle montagne albanesi eravamo invece tornati ai tempi del Grappa e delle Tofane, a far muro, e senza disporre degli strumenti adatti: mitragliatrici, pezzi da montagna... Il clima, certo, fece anche lui la sua parte. Si erano dati casi di reparti isolati su posizioni montane che erano stati sorpresi dal nemico mentre vegetavano in una sorta di stralunato assopimento, di ufficiali che mandavano ai comandi notizie errate di progressi territoriali perché, in quel gelido biancore indistinto, era difficile riconoscere le quote e le posizioni. Fu un inverno micidiale, quello del '40-'41, sembrava l'avesse fatto apposta, alcune notti lassú in cresta toccammo e superammo i −20°, ma non era solo la bassa temperatura che creava problemi quanto anche il fatto che spesso c'era tormenta, e la neve e la pioggia ghiacciata entravano dentro come lame di coltello, e gli uomini passavano giorni interi bagnati fradici, sottoalimentati, galletta e scatoletta (anche loro ghiacciate) e niente piú, ecco il perché di tanti congelamenti... Sí, intuisco la sua obiezione: l'equipaggiamento e le razioni speciali, tutta la roba studiata *ad hoc* per proteggere dai rigori ambientali... Guardi, una parte dei materiali in dotazione era rimasta sulla carta, non per cattiva volontà di nessuno, ma perché non c'era stato il tempo per approvvigionarli (sotto questo aspetto, mi risulta che si trovò molto meglio il secondo *Cervino*, quello di Russia); sui Trebeshines, poi, i collegamenti con la base logistica furono resi spesso impossibili dal fango e dal tiro dei mortai greci, che mandavano a benedire muli e conducenti con tutti i carichi.»

«Anche per il *Cervino*, in sostanza, si è ripetuto quello che, X^a MAS a parte, è stato un motivo costante nell'impiego dei reparti speciali italiani durante la seconda guerra mondiale, e cioè una utilizzazione incongrua ed antieconomica.»

[49] Rigoni Stern, M., *Il sergente nella neve*, Torino, Einaudi, 1953, p. 74.

«Penso proprio di sí, almeno per noi dell'Albania (in Russia io non ci sono stato, ma da quel che so, le cose, sotto questo aspetto, pare siano andate un po' meglio). D'altra parte, quando noi arrivammo la situazione era proprio messa male... lassú, in cima, occorreva gente dura, determinata... erano rimasti quattro gatti spelacchiati... trovarsi fra le mani 300 alpini "speciali"... bah, col senno del poi si possono dire tante cose... bisogna anche mettersi nei panni di chi doveva levare le castagne dal fuoco, anche se magari proprio lui aveva contribuito a mettercele...»

«Da chi dipendevate, da chi prendevate gli ordini, a chi rispondevate?»

«Guardi, a tutti ed a nessuno. Mi riferisco al periodo dei Trebeshines, perché già sugli Shendeli le cose avevano assunto un andamento piú regolare, dal momento che facevamo parte del "gruppo Signorini". Intervenivamo là dove c'era bisogno, prendevamo ordini da chi ce li dava, alle nostre spalle si alternavano divisioni, *Legnano*, *Sforzesca*, *Ferrara*, dalle quali sulla carta, per un giorno o per una settimana, dipendevamo, ma con i cui comandi (ed anche con quelli dei loro reggimenti) il nostro anomalo e piccolo battaglione non ebbe praticamente mai contatti... ad un certo punto non comunicammo nemmeno piú le perdite... battaglione: mi viene da ridere. Anche nella documentazione ufficiale il suo appellativo è rimasto sempre quello, e come tale compare nel riquadro che ne fissa la presenza e l'ubicazione sulle cartine; ma, spesso, quel nome e quei riquadri non raccoglievano, in linea, piú di una quarantina di uomini al comando di due sottotenenti... forse è anche per questo ruolo di turafalle che ci volevano bene e ci ammiravano tutti, bersaglieri, fanti, camicie nere; e quando si dava il caso di passare vicino ad una loro tenda ci scappava sempre una cucchiaiata di brodaglia calda ed una sorsata di liquore.»

«Come mai furono assegnate quattro medaglie d'argento tutte sullo Shendeli, mentre questo ciclo operativo fu meno cruento e duro rispetto a quello precedente sui Trebeshines?»

«Ho esposto nel mio libro qualche breve considerazione sull'argomento, tra le pagine 49 e 50. Gliele leggo, cosí rispondo esaurientemente alla sua domanda:

«"Le proposte di decorazioni per gli uomini del *Cervino* distintisi nelle azioni del primo mese di fronte furono inoltrate solo molto in ritardo dal maggiore Zanelli, angosciato dalla consapevolezza delle probabili ingiustizie e sicure dimenticanze conseguenti la morte del suo aiutante maggiore, sottotenente Astorri. Era anche impossibilitato a ricostruire i fatti avvalendosi delle testimonianze degli ufficiali superstiti, ormai in congedo per motivi di studio Sgorbati, al fronte russo Lincio ed in Montenegro io... Piú che umanamente comprensibile l'importanza, ai fini delle ricompense, del peso di ferite, mutilazioni o morte... Chi avrebbe mai potuto decretare ricompense ai rimasti per colpi di mano piú da guerriglia che da guerra, per resistere nel fango, per gelare, per crepare nella terra di nessuno senza l'ombra di un occhio importante a testimoniare? Io stesso ne ho una parte di colpa; nelle tre settimane in cui comandai il battaglione, non si stesero relazioni, non si comunicarono neppure le perdite, salvo quelle di cui venivano a conoscenza nelle loro tane i furieri, men che meno si pagarono deca ai soldati o mensili agli ufficiali. Si pensò al pane, alle munizioni, ai teli per ripararsi, si invocarono (inutilmente) interventi di artiglieria, rinforzi di uomini. Alcuni superstiti del *Cervino* saranno visti combattere il 10 marzo sulla cresta dello Shendeli, e ci furono 3 medaglie d'argento e 2 di bronzo; riconoscimenti che devono intendersi testimoniati a tutto il reparto, al quale avevano già dato altrettanto valide prove di valore, come quelle meritevolissime ma ignorate di tanti compagni, sia morti che sopravvissuti."

«Ogni caduto costituisce un pezzo di storia che non poté raccontare, che non ha testimoni perché, nella maggior parte, i caduti del *Cervino* morirono da soli, come avviene sulle montagne.»

«Che cos'è ancora oggi per Lei il *Cervino*?»

«Tante cose: un mondo di memorie, volti e nomi di amici che mi riagganciano ad un passato che non è solo di guerra. Con Eugenio Bochet, "Genio", avevamo preso

per anni lo stesso treno, tra casa e scuola, e facevamo a gara a dar fastidio alle ragazze nelle gallerie mentre l'altro, con un temperino infilato nei commutatori, teneva la carrozza al buio. Tra i soldati, due erano miei compagni di scuola delle elementari, Augusto Farina e Valentino Berguerand. Quanti ricordi di tempi spensierati! Ecco, anche questo era il *Cervino*, roba fatta in casa... E Astorri, un ragazzo superiore, colto, raffinato, conosceva sei lingue, generoso nell'animo e nel comportamento, pronto a dare qualcosa a tutti senza farlo pesare, se proprio non aveva niente era un sorriso. Quando morí, gli alpini lo piansero come un fratello... E Lincio, il medico, instancabile... E poi affiorano ricordi di altro genere e scene magari insignificanti ma indimenticabili, come quella coscia di pecora che ci aveva mandato il comando di settore e che mangiammo, una notte freddissima, a bocconi infilati in punta alla baionetta, intorno ad un fuoco, o la borraccia di miele, arrivata chissà come dalla base logistica, che ci facemmo durare per piú giorni con Sgorbati... e la conversazione col tenente colonnello Bottai, sí proprio lui, il ministro dell'Educazione Nazionale, presso il comando del 9° reggimento della *Julia*; cordiale, umanissimo, mi offrí anche da bere... ed i 116 pidocchi contati in una sola operazione di bonifica sulla mia camicia, in un momento di pausa sul Metzgoranit... e sensazioni, anche, che non si cancellano, come una profonda nostalgia di campane, un giorno: è strano come dell'esistenza delle campane ci si accorga solo per rimpiangerle, quando mancano... Che cos'è ancora oggi per me il *Cervino*? Ecco, è anche questo, e tante altre cose ancora, quelle che mi vengono fuori piú facilmente la prima domenica di luglio di ogni anno, quando noi sopravvissuti ci riuniamo nella cappella-sacrario al Breuil, a Cervinia, idealmente vicini a loro, ai nostri morti, e sembra per un momento che il tempo non sia passato... quasi mezzo secolo, pare impossibile.»

Fiocco azzurro alla caserma «Testafochi»: rinasce il «Cervino»

Quando il CSIR (Corpo di Spedizione Italiano in Russia) era entrato in linea nell'agosto 1941,[50] le sue tre divisioni, *Torino*, *Pasubio* e *3° Celere*, non disponevano di nessun reparto alpino. Allorché l'inizio dell'autunno cominciò ad anticipare le prime avvisaglie di ciò che sarebbe stato l'inverno in quelle latitudini, il generale Messe, comandante del corpo di spedizione, rappresentò al comando supremo la necessità di poter disporre di un reparto alpino speciale per compiti di pronto intervento, capace quindi di spostarsi ed operare con gli sci su terreni per i quali questo mezzo di trasporto trovava la sua collocazione ottimale. La Scuola Militare di Alpinismo di Aosta fu incaricata pertanto, in ottobre, di ricostituire al piú presto possibile il battaglione sciatori *Monte Cervino*.

[50] Il CSIR, dopo l'arrivo in Russia, partecipò al forzamento dei fiumi Dnestr, Bug, e Dnepr sino alla fine di settembre, iniziando poi il ciclo operativo fra Dnepr e bacino minerario del Donez per la conquista di quest'ultimo, terminata alla fine di ottobre. Tra la metà di novembre e la fine di dicembre, prese parte ad operazioni di assestamento e consolidamento del fronte e ad un ciclo difensivo invernale protrattosi sino al marzo 1942, nell'ambito del quale si svolse la «battaglia di Natale», originata da un attacco russo in direzione della saldatura fra CSIR e 49° corpo alpino tedesco. Dall'aprile al giugno 1942 concorse alla controffensiva tedesca nella sacca di Jzium. Costituitasi in maggio l'8ª armata italiana, il 9 luglio vi venne incorporato con la denominazione di XXXV corpo d'armata-CSIR, partecipando alla composizione di questa nuova grande unità insieme al II corpo d'armata (divisione *Sforzesca*, *Cosseria* e *Ravenna*) ed al corpo d'armata alpino. In precedenza, sin dal momento del suo arrivo in Russia, il CSIR era stato alle dipendenze del 1° gruppo corazzato tedesco *Von Kleist*, trasformatosi dal 5 ottobre 1941 in 1. armata corazzata.

Rispetto al *Cervino* d'Albania, il personale proveniva da tutti i reggimenti alpini e non solo dai battaglioni del 4°. Piú di un terzo era volontario, mentre la rimanente quota era stata incorporata d'autorità. Circa la loro posizione familiare, è tempo di sfatare una leggenda circolata insistentemente per molti anni ed attribuita anche al primo *Cervino*, ma che non ha riscontro nella realtà, e cioè che dovevano essere tutti scapoli. Non era vero, e data la difficoltà, all'epoca, di reperire un numero piuttosto elevato di esperti sciatori (in effetti, alcuni degli alpini incorporati sapevano starci, sugli sci, ma niente piú), il criterio avrebbe finito per costituire un ulteriore, serio ostacolo nell'allestimento del reparto. Che poi in realtà la stragrande maggioranza fosse fatta di scapoli, specie fra le truppe, era piuttosto ovvio, dal momento che si trattava di uomini delle classi piú giovani. Ed un discorso piú o meno analogo poteva essere fatto anche per gli ufficiali, quando si tenga conto che nel battaglione destinato al fronte russo solo tre erano gli sposati in un organico nel quale figurava un solo ufficiale superiore e due capitani, il resto essendo costituito, anche qui, da giovani subalterni.

A comandare il *Cervino* fu posto il tenente colonnello Mario D'Adda, un piemontese di 46 anni, che aveva come aiutante maggiore il sottotenente Giuseppe De Antoni (questi rientrerà in Italia nel marzo 1942 per malattia; gli subentrerà il tenente Luigi Nocente, comandante del plotone comando, che terrà i due incarichi fino a maggio, lasciando poi quest'ultimo al sottotenente Carlo Vicentini, arrivato al *Cervino* in quello stesso mese), mentre la 1ª e la 2ª compagnia furono messe rispettivamente agli ordini dei capitani Giuseppe Lamberti e Mario Bordone. La configurazione e la consistenza organica del battaglione riecheggiavano piú o meno quelle che già avevano caratterizzato il *Cervino* d'Albania. All'atto della partenza per il fronte russo, fu aggregato al reparto il CAS (Centro Addestramento Sciatori). Questo, costituito da 70 elementi (11 ufficiali, 12 sottufficiali e 47 alpini) al comando del tenente colonnello Augusto Gardini, aveva il compito di formare ed istruire presso le divisioni di fanteria del CSIR pattuglie di esploratori su sci, iniziativa che non sembra sia poi stata messa in atto. Sino alla fine di marzo 1942, infatti, il centro venne utilmente impiegato anch'esso in servizi di perlustrazione e collegamento, rientrando poi in Italia nella prima decade di aprile per provvedere all'addestramento di un altro battaglione sciatori, il *Monte Rosa*, in fase di allestimento ad Aosta. Alcuni uomini avrebbero però continuato a partecipare alle operazioni belliche del *Cervino*, rimanendo in forza a questo e seguendone le sorti. In particolare, il III gruppo del CAS avrebbe partecipato all'azione di Olkowatka, e del plotone comandato dal tenente Scalmana faceva parte il sergente Mario Rigoni Stern, autore fra i piú noti della memorialistica alpina relativa alla seconda guerra mondiale, che di questa attività di appoggio al *Cervino* ha forni-

to a Viazzi precisi dettagli per quanto concerne gli appartenenti al gruppo.[51]

Per quanto riguardava l'equipaggiamento ed i materiali, questo secondo *Cervino* partiva indubbiamente avvantaggiato rispetto al primo, dal momento che mentre questo, come abbiamo visto, aveva raggiunto il fronte con una parte delle dotazioni previste essendo il grosso rimasto o alla fase di studio od a quella di acquisizione, il battaglione destinato alla Russia poteva fruire dei materiali che l'anno trascorso aveva reso possibile approvvigionare, con le opportune modifiche apportate attraverso l'esperienza fatta in Albania. Furono realizzate e distribuite (ma solo nel dicembre 1942) lunghe mantelline bianche che mascheravano in modo completo lo sciatore disteso sulla neve, giubbotti senza maniche foderati all'interno di pelo d'agnello, che si potevano indossare sotto le giacche a vento, doppia dotazione di guanti con diversa funzionalità (quelli felpati, con le dita, da impiegarsi durante il maneggio delle armi, ed un tipo a manopola accessoriato con sopraguanti impermeabili, da usarsi per una maggiore protezione nei casi di sensibile abbassamento della temperatura). Agli ormai famosi scarponi Vibram furono aggiunte pedule da riposo di tela impermeabilizzata e con suole di morbido cuoio sintetico, alte sino a metà gamba e foderate all'interno con pelo di agnello.[52] Anche l'autoparco, rispetto all'altro reparto, era stato potenziato, comprendendo 10 autocarrette e 10 camion SPA 38 (solo dall'aprile del '42: erano giunti con una neocostituita compagnia armi d'accompagnamento), inseriti con le salmerie, gli apparati radio, i portaordini ed i servizi vari nel plotone comando.

L'armamento era lo stesso del *Cervino* d'Albania, arricchito di una quarantina di mitra MAB (Moschetto Automatico Beretta), distribuiti agli ufficiali ed ai sottufficiali preposti ad incarichi particolari ed affidati anche ai componenti delle pattuglie che uscivano in perlustrazione; in piú, rispetto al primo *Cervino*, ciascuna delle due compagnie disponeva di una squadra mitraglieri. La caratterizzazione «d'assalto» che si intendeva far assumere al battaglione era sottolineata dalla dotazione del pugnale (che, fra l'altro, sostituiva validamente la baionetta, che era quella fissa del moschetto '91 ad esso incernierata, di scarsissima efficacia in tutti gli altri casi per i quali una baionetta è anche adoperata: come utensile, per uccidere un animale, per forzare un contenitore, ecc.), con relativo addestramento all'uso, a tutti gli uomini, e dal punto di vista tattico si sostanziava – ed anche questo rappresentava un progresso rispetto all'altro *Cervino* – in un periodo di addestramento specifico alla guerra di pattuglia, ai colpi di mano ed alle incursioni svolto nella zona di Pila, poco sopra Aosta.

[51] Viazzi, L., *op. cit.*, p. 280.

[52] Si tenga conto, a maggior apprezzamento dell'equipaggiamento concesso al *Cervino*, che ancora alla fine di novembre 1942, a ciclo invernale ormai in atto, tutti i reparti in linea del CSIR disponevano, sí, di una dotazione completa di indumenti invernali ma limitata alla sola aliquota delle sentinelle, pattuglie e vedette ed a tutti quegli uomini che, per varie circostanze, dovevano maggiormente esporsi alle intemperie. (*Le operazioni delle unità italiane al fronte russo 1941-1943*, Roma, USSME, 1977, p. 152.)

La sera del 13 gennaio 1942, la stessa data nella quale il battaglione era partito un anno prima per l'Albania, muoveva dal capoluogo valdostano una lunga tradotta il cui viaggio, nella fase iniziale, fu un po' a singhiozzo per dar modo ai ritardatari di raggiungerla. Si trattava di alpini che nelle ore di libertà concesse prima della partenza s'erano dati alla bella vita ed erano rientrati in caserma oltre l'orario stabilito; dopo la strigliata di prammatica, venivano caricati su automezzi che inseguivano la tradotta. A Chivasso, inoltre, il convoglio dovette fermarsi per forza, perché il padre del caporalmaggiore Eligio Arobbio, giunto dalla provincia di Asti con una damigiana di vino ed una cassetta di polli arrosto da regalare al figlio ed ai suoi amici, aveva minacciato il capostazione di mettere il carro con i buoi di traverso sui binari se non gli avesse fermato il treno per dargli la possibilità di salutare il figlio. Forse presagiva, chissà, che non lo avrebbe piú rivisto; Eligio sarebbe infatti caduto a Klinovoj quattro mesi dopo, il 18 maggio.

Il viaggio fu molto piú lungo del previsto, per tutta una serie di circostanze connesse a problemi tecnici (il gelo, già durante il percorso attraverso la Germania, aveva danneggiato le ruote di numerosi carri costringendo ad una lunga sosta per le riparazioni) e di traffico ferroviario, particolarmente denso su quella linea lungo la quale affluivano uomini e rifornimenti per il fronte orientale. Il ritmo del treno cullava nostalgie, attese, perplessità. Adusi ad altre misure e ad altri punti di riferimento, gli alpini, una volta la tradotta entrata in terra di Russia, guardavano attoniti quel deserto di neve piatto ed immobile dove per ore, per giorni, non compariva una casa, un albero, un uomo.

> «Isolato e sperduto, ogni tanto l'occhio trovava qualche punto d'appoggio in solitarie ruote a pala, simili a quelle dei mulini a vento; immobili anch'esse, protendevano le scarne braccia verso la terra ed il cielo come a chiedere pietà per quel loro abbandono.»[53]

Giunto il 18 febbraio a Dnepropetrowsk, il *Cervino* ebbe il suo primo caduto in terra di Russia, in una circostanza decisamente sfortunata e beffarda. Alla stazione, il sottotenente Alberto Bruno della 1ª compagnia era sceso con quattro soldati per effettuare un prelevamento viveri ed essendo la tradotta ripartita all'improvviso, avevano preso posto su un treno tedesco che avrebbe proseguito di lí a poco nella stessa direzione. Nel corso della notte la linea ferroviaria veniva bombardata da aerei russi in corrispondenza di Krišino, ed una scheggia colpiva al cuore l'ufficiale che stava tranquillamente riposando nel proprio sacco a pelo. Secondo quanto riferito dal Faldella, i quattro alpini, essendosi i tedeschi rifiutati di trasportare con il treno la salma

[53] Bedeschi, G., *Centomila gavette di ghiaccio*, Milano, Mursia, 1963, p. 135.

del sottotenente, costruirono una slitta, ve lo caricarono sopra ed a piedi raggiunsero Jassinowataja dove il povero Bruno fu sepolto alla presenza del battaglione in armi, in un tumulo sul quale venne posto uno sci spezzato in due a forma di croce.[54]

Il *Cervino* rimase a Jassinowataja sino alla fine di febbraio, impiegato in servizi di pattuglia con gli sci intorno all'abitato per controllare e contrastare l'attività di formazioni partigiane che svolgevano un'intensa azione di sabotaggio contro le autocolonne italo-tedesche, oltre che di collegamento informativo con i propri comandi dall'altra parte delle linee e di intimidazione terroristica nei confronti dei civili russi ritenuti colpevoli di collaborazionismo con gli occupanti. Il 2 marzo il battaglione fu inviato su camion a Nowo Gorlowka, poi a piedi («per via ordinaria» come si diceva) a Rikowo e di lí si trasferí con gli sci a Ploskij, nel settore della divisione *Pasubio*, a disposizione del comando del CSIR.

Il battesimo del fuoco del *Cervino* in Russia aveva luogo il 24 marzo 1942. Nel mese di febbraio, i sovietici avevano attivato un vivace e costante atteggiamento aggressivo in diversi settori del fronte tenuto dal CSIR, effettuando continue azioni di sondaggio sulla linea difesa dalle truppe italiane; ma anche da parte del CSIR non si era rimasti inattivi, e nel medesimo tempo in cui le unità sviluppavano ininterrotte azioni esplorative, venivano portati alcuni attacchi locali con il proposito di provocare la reazione nemica, costringerla a rivelarsi, accertarne la consistenza e tenere impegnate al massimo le forze che fronteggiavano le nostre posizioni. Di tali azioni la piú importante fu quella attuata nei settori delle divisioni *Pasubio* e *Torino* il 22 marzo, contemporaneamente ad operazioni analoghe dei corpi d'armata tedeschi XV e XLIX, per evitare che i russi alimentassero i loro attacchi nella zona di Jzium con forze dei settori non impegnati. Si trattò di un'operazione offensiva combinata delle due divisioni contro il caposaldo di Olkovatka, eseguita allo scopo di dare al nemico la netta sensazione di una reale minaccia verso tale località e per catturare armi e prigionieri.

L'ordine di operazione prevedeva che la *Pasubio* impiegasse nell'azione il battaglione *Monte Cervino*, rinforzato da una compagnia mortai da 81, da due plotoni mitraglieri dell'80° fanteria e da elementi esploranti del 79° ed 80° fanteria con l'appoggio del III gruppo dell'8° artiglieria. La *Torino* doveva andare all'attacco col I battaglione dell'82° fanteria rinforzato da un plotone mortai da 81 e da un

[54] FALDELLA, E., *Storia delle truppe alpine*, Milano, Cavallotti-Landoni, 1972 (2ª edizione), vol. III, pp. 1391-1393. Rispetto a quanto riportato nel libro di Viazzi (*op. cit.*, p. 131) c'è una differenza circa la data dell'evento, in quanto il Faldella lo riferisce avvenuto nella notte fra il 22 ed il 23 febbraio. Né la recente documentazione prodotta a cura dei reduci del *Cervino*, con l'indicazione delle date relative ai vari episodi, è in grado di dirimerla in quanto non vi è specificato il giorno, ma compare solo la dicitura «febbraio 1942». (*Il battaglione alpini sciatori «Monte Cervino» in Grecia ed in Russia*, edizione a cura dei reduci del reparto, 1987, p. 25.)

plotone da 47/32, con l'appoggio del II gruppo del 52° artiglieria. Allo scopo di assicurare il coordinamento delle due azioni, il *Cervino* doveva attaccare di sorpresa alle prime luci dell'alba, e cioè non prima delle 5; non appena manifestatasi la reazione avversaria, la *Torino* doveva battere per 10′ col fuoco delle sue armi l'abitato di Olkovatka e quindi iniziare l'attacco con l'appoggio della propria artiglieria. Anche la nostra aviazione doveva effettuare, non piú tardi delle 7, lo spezzonamento ed il mitragliamento a massa dell'abitato e di eventuali forze nemiche in affluenza. Secondo la relazione ufficiale[55] l'operazione si svolse secondo le modalità e nei tempi previsti e con il raggiungimento degli scopi che l'avevano promossa. Ma il *Cervino* aveva pagato caro il fatto di dover andare all'attacco senza essere protetto almeno dal fuoco di una mitragliatrice pesante.

Faceva un freddo cane, in quella livida alba; temperatura: $-32°$. Il terreno sul quale si doveva operare era cosparso di un gran numero di avvallamenti, le «balke», entro i quali era molto facile smarrire l'orientamento, con un unico punto di riferimento rappresentato da un palo solitario, sperduto nella steppa a livello della q. 278. Messasi in movimento con gli sci, la 2ª compagnia si era venuta a trovare all'improvviso in mezzo alla rete dei capisaldi della linea sovietica, sistemata in contropendenza, esposta ad un intenso fuoco di mortai e mitragliatrici ed impossibilitata a muoversi. La sorpresa, ormai, era venuta meno, ma l'ordine era di persistere nell'azione, il che fu fatto con l'ausilio delle sole bombe a mano dal momento che moschetti e fucili mitragliatori, questi ultimi in particolare, si erano nella gran maggioranza inceppati per effetto della temperatura cosí bassa. Il tempo passava, e la situazione stava diventando insostenibile, aggravata da una manovra aggirante sul fianco sinistro che i russi stavano per iniziare. A sbloccarla, due felici iniziative: la decisione del comandante della 1ª compagnia di far intervenire il suo reparto allo scopo di vanificare sul nascere l'intento nemico, e quella del maresciallo Gualdi, del Centro Addestramento Sciatori, di farsi imprestare una mitragliatrice pesante da uno dei due plotoni mitraglieri dell'80° fanteria, riuscendo con questa a proteggere il ripiegamento della 2ª compagnia sulla linea di partenza.

Il *Cervino* aveva lasciato sul terreno una mezza dozzina di morti ed oltre una decina di feriti, mentre piú di una trentina di uomini rientrava a Rikowo con sintomi di congelamento dovuti alla prolungata sosta forzata sulla neve e sul ghiaccio. Tra i caduti, quel tenente Livio Carboni che abbiamo già incontrato sul fronte greco-albanese, destinato a prendere il comando sullo Shendeli dei 14 elementi che rappresentavano ciò che restava della 1ª compagnia; aveva fatto di tutto per far parte anche del secondo *Cervino*, rammaricato di essere arrivato al primo quando il reparto aveva già vissuto, in Albania, i

[55] *Le operazioni delle unità italiane al fronte russo (1941-1943)*, cit., pp. 169-170.

suoi giorni piú epici, ed in questa circostanza aveva chiesto insistentemente il comando di un plotone, nonostante il suo incarico del momento presso il battaglione lo esonerasse da compiti operativi. Durante l'azione, visto cadere un alpino, si era lanciato in suo soccorso ed era stato colpito a morte, circostanza analoga a quella nella quale aveva perso la vita l'alpino Guido Berton che, accortosi che il tenente Giuseppe Biasi era gravemente ferito, si era diretto verso di lui riuscendo a raggiungerlo nonostante venisse colpito a piú riprese, e spirando, infine, accasciato ai suoi piedi. Si ripeteva, in forma pressoché analoga, l'episodio dell'alpino Bonini sul Trebeshines di circa un anno prima, ed anche in questo caso una decorazione al valor militare (medaglia d'argento) veniva a sottolineare questa ennesima manifestazione di generosità ed altruismo.

«Dio del cielo
Signore delle cime
un nostro amico
hai chiesto alla montagna.
Noi Ti preghiamo
su nel Paradiso
lascialo andare
per le Tue montagne.»

Il combattimento di Olkovatka, a prescindere dalla propria intrinseca, relativa modestia, trasse la sua rilevanza, oltre che dall'aver rappresentato il battesimo del fuoco del *Cervino* in Russia, anche e soprattutto dal fatto che costituí l'elemento determinante per procedere a dotare il battaglione di quella adeguata copertura di fuoco della quale non era piú pensabile potesse rimanere privo. In una ventina di giorni, ad Aosta, fu costituita l'80ª compagnia armi d'accompagnamento del battaglione sciatori *Monte Cervino*, al comando del capitano Egidio Biasi, articolata su due plotoni mortai da 81 con quattro armi, comandati dal tenente Enrico Merlini e dal sottotenente Giuseppe Modigliani, due plotoni anticarro con quattro cannoni da 47/32,[56] al comando dei sottotenenti Francesco Audino e Luigi Grigato e due plotoni mitraglieri i cui comandanti erano i sottotenenti Francesco Caruso e Giampiero Marini, mentre il sottotenente Mario Vigliero era preposto al servizio sanitario.[57] Era una compagnia un po' particolare,

[56] Il cannone leggero da 47/32 (soprannominato «elefantino»), controcarro e da accompagnamento, era privo di scudi protettivi e la sua mobilità in zona di combattimento era assicurata soltanto dal traino dei serventi o dal trasporto a braccia. Aveva una gittata massima di 3.500 m, e lanciava granate capaci di perforare ad una distanza di 500 m piastre d'acciaio dello spessore di 43 mm con impatto normale, cioè con un angolo di incidenza di 90°, oppure piastre d'acciaio di 32 mm con impatto di 60°. Si tenga conto che il carro armato russo di piú largo impiego, il T 34 da 26 tonnellate, armato di un pezzo da 76 e due mitragliatrici, aveva una corazzatura in torretta e sullo scafo, nelle parti maggiormente esposte al tiro avversario, di 45 mm (*Le operazioni delle unità italiane al fronte russo*, cit., pp. 78-79.)

[57] Organico ricostruito dal dott. Carlo Vicentini, già comandante del plotone comando del *Cervino*.

per quanto concerneva la provenienza dei suoi organici, dal momento che la maggior parte degli uomini, ancorché tutti esperti sciatori, non erano volontari, ma destinati d'autorità al reparto con motivazioni varie, non escluso in qualche caso il desiderio, da parte dei rispettivi comandanti, di liberarsi di elementi alquanto scomodi sul piano comportamentale e quindi di non facile gestione. Inoltre i reparti alpini non avevano mai avuto in dotazione, sino a quel momento, cannoni anticarro, e pertanto si era reso necessario trasferire alla compagnia dei militari della Guardia alla Frontiera che fossero già addestrati quanto meno al puntamento.[58] Un capitolo del tutto a parte, poi, costituivano gli autieri degli autocarri SPA 38, tutti provenienti dal Genio e pertanto assolutamente lontani dalla mentalità e dall'ambiente tipici delle unità alpine. Partita il 14 aprile da Aosta, l'80ª compagnia raggiungeva il 24 il *Cervino* sul fronte russo nella zona di Krišino, portando cosí l'organico del battaglione ben oltre i 400 uomini.

Verso la metà di aprile, lo sforzo offensivo sovietico nella sacca di Jzium si era ormai esaurito, e da parte germanica si dava impulso alla preparazione della grande offensiva per l'eliminazione della sacca stessa. In questo ambito, il comando della 1ª armata corazzata tedesca chiedeva al comando del CSIR che gli fosse messo a disposizione un contingente di truppe di un certo livello da inserire all'ala sinistra del III corpo corazzato, nella zona del fiume Samara fra Lugovoj e Bascilowo. Fra esse, il comando del CSIR designava il battaglione sciatori *Monte Cervino*, rinforzato da una compagnia armi d'accompagnamento e da due plotoni di formazione composti da artiglieri, dalla 1ª compagnia bersaglieri motociclisti, dalla 3ª compagnia del LII battaglione mortai e dalla compagnia lanciafiamme del battaglione chimico; i suddetti reparti andavano ad aggiungersi al gruppo tattico formato il 28 febbraio con il reggimento *Lancieri di Novara* ed il III gruppo carri veloci *San Giorgio* appiedato, già in zona, che si trasformava cosí in raggruppamento tattico *Barbò* dal nome del colonnello comandante del reggimento *Savoia Cavalleria* che ne era stato messo a capo.[59]

In quella primavera del 1942 le piste, a causa del disgelo, si erano trasformate in pantani fangosi che bloccavano il transito degli automezzi e dei carriaggi. Il *Cervino* riuscí a raggiungere la zona d'impiego a piedi, trasportando a spalla armi, munizioni e viveri, sopravanzando tutti gli altri reparti che erano rimasti impantanati a metà strada. Il

[58] La Guardia alla Frontiera (GAF) era un nuovo corpo istituito verso la fine di dicembre 1934, ma che ebbe vita ufficiale solo nella primavera del 1937. Scopo della sua creazione era quello di affrancare le Grandi Unità operative dai compiti della difesa statica in corrispondenza dei confini nazionali (e di quelli libici con Egitto e Tunisia), ed era articolato in «settori di copertura» a loro volta distinti in «sottosettori», questi in «capisaldi» e questi ancora in «postazioni».

[59] Il raggruppamento tattico *Barbò* comprendeva 71 ufficiali e 1.614 tra sottufficiali, graduati e truppa, con una dotazione complessiva di 83 fucili mitragliatori, 16 mitragliatrici, 6 mortai da 81 e 6 cannoni da 47/32 (*Le operazioni delle unità italiane al fronte russo*, cit., p. 173). Si veda anche *Trotto, galoppo... caricat!* di G. Vitali, Milano, Mursia, 1985.

25 aprile il battaglione era ad Alexandrowka, il 27 a Woroscilowo, e fu in quest'ultima località che, nel corso della notte, alcuni elementi delle salmerie della 2ª compagnia, i quali erano rimasti alquanto distanziati durante la marcia dal resto della colonna, vennero fatti oggetto di un'imboscata da parte di un reparto russo con uccisione di alcuni uomini e la cattura di altri, fra cui il dirigente del servizio sanitario della compagnia, sottotenente medico Enrico Reginato.[60] I giorni trascorsi sulle rive del Samara furono caratterizzati dal costante pericolo del «cecchinaggio» attuato dai russi attraverso fucili di precisione sistemati sugli alberi, anche a distanza di parecchie centinaia di metri, e puntati in permanenza sui passaggi obbligati; erano poi collegati a speciali congegni che consentivano di sparare all'improvviso, anche durante la notte. Non pochi furono i feriti, alcuni gravi, la maggior parte dei quali sorpresi allo scoperto nei pressi delle posizioni sulle rive del fiume. Intensa, in quel periodo, l'attività di pattuglie, alla quale si aggiungevano, ai nostri danni, le infiltrazioni di partigiani con compiti di sabotaggio (specialmente presi di mira i collegamenti telefonici) e di mantenimento della tensione e del logorio nervoso.

«*Rasvietàlie jàblani i grúsci*», fiorivano i pioppi e i peri, diceva una strofa di *Katiuscia*, la canzone piú diffusa allora, una specie di *Lili Marleen* russa, ma, anche se fosse stato vero, non ci sarebbe stato il tempo di accorgersene.

Baionetta in canna a Klinovoj

Il 18 maggio entrava in azione il raggruppamento tattico *Barbò*, il cui compito era di occupare le dorsali di Mal Rastol, Klinovoj, Ivanowka facendo perno a sinistra sulla posizione di Lugovoj, dove doveva essere assicurata la saldatura con la 20ª divisione romena. Nelle sue linee generali, il combattimento è cosí descritto nella relazione ufficiale:[61]

«Per l'azione, il raggruppamento fu rinforzato dal battaglione di formazione Kaus, della forza complessiva di 240 uomini il quale, insieme con un altro battaglione tedesco, ne costituí l'ala marciante con obiettivo l'occupazione del costone di Mal Rastol. I due battaglioni germanici, il mattino del 18, avanzarono risolutamente verso il nemico, ma il loro impegno portò solo a risultati parziali perché la nutrita reazione dei difensori impedí la conquista dell'abitato di Mal Rastol.

«In collaborazione con tali unità, come colonna di centro, agivano il battaglione alpini *Monte Cervino* e la compagnia bersaglieri i quali, superate di slancio le resistenze che gli avversari opponevano sulle posizioni avanzate di q. 169, entrarono combattendo nell'abitato di Klinovoj del quale si impadronivano all'arma bianca.

«Senonché, quando il loro attacco aveva superato l'abitato ed investiva un'altra quota che costituiva l'ultimo obiettivo della giornata, i sovietici tornavano all'attacco con forze preponderanti valutate a quattro battaglioni, minacciando di avviluppamento, da due diversi punti, alpini e bersaglieri. Non restava ai nostri reparti che retrocedere ordinatamente sulle posizioni di partenza.

«I russi tentarono di ampliare il loro successo ma, battuti dal violento tiro delle artiglierie, erano costretti a loro volta a ripiegare.

«Nonostante che gli abitati di Mal Rastol e Klinovoj fossero rimasti in mano sovietica, il consuntivo della giornata poteva dirsi favorevole ai reparti italiani, anche nell'interesse complessivo dell'azione in quel settore, poiché forze minime avevano tenuto impegnati cospicui contingenti nemici, distogliendoli dall'esercitare una seria pressione contro il fianco di un'altra unità tedesca [la 1ª divisione alpina].»

Nel quadro di una descrizione piú particolareggiata, il villaggio di Klinovoj ed i suoi immediati dintorni costituivano la base di reparti russi che attaccavano continuamente le linee di rifornimento di una colonna motocorazzata tedesca che si stava muovendo velocemente all'interno della sacca di Jzium. Il compito di «bonificare» la zona era quello piú specificamente assegnato al *Cervino*, quale reparto di pronto intervento. Per raggiungere l'abitato si doveva partire dai paraggi di Brodj, in corrispondenza di una piccola altura folta di boschetti, discendere per un costone molto esposto, valicare il Samara e risalire per una vasta e desolata terrazza completamente battuta dal tiro nemico. Purtroppo, data l'urgenza, l'azione dovette essere preparata piuttosto frettolosamente, e solo per poco non si tramutò in un disastro. La narrazione che ne fa Viazzi nel suo libro, frutto di una serie di testimonianze dirette da parte di alcuni dei protagonisti, rende bene lo svolgersi dei fatti e mette in luce qualche aspetto che certamente non è rinvenibile nei resoconti ufficiali:

«Il battaglione giunse a Brodj alle ore 3 del 18 maggio e l'ordine di attacco venne trasmesso via radio alle 4,45. Un quarto d'ora dopo il ten. col. D'Adda faceva uscire la prima ondata di assaltatori.

«La sconfinata distesa stepposa di circa 3-4 km era disseminata di buche nelle quali si celavano postazioni di mitragliatrici che ebbero buon gioco sugli alpini che avanzavano allo scoperto.

«L'inconveniente piú grave era dato dal fatto che l'autocolonna trasportante le munizioni, avendo dovuto percorrere un tragitto piú lungo di quello compiuto dagli alpini, era giunta a 3 km da Brodj con notevole ritardo.»

Fu a questo punto che si commise un errore piuttosto grossolano a livello comando di battaglione, adottando una soluzione che avrebbe messo in notevole crisi le compagnie nel corso del combattimento. La base per il rifornimento delle munizioni venne infatti allestita a 3 km dalla linea d'attacco, nella piccola pineta di cui s'è detto, ed il traspor-

[60] Enrico Reginato sarebbe rientrato in Italia solo nel 1954, insieme ad un'altra decina di ufficiali trattenuti arbitrariamente in prigionia dai russi sino a quell'epoca in quanto accusati di «crimini» del tutto pretestuosi ed infondati, che sarebbero stati commessi in zone dove addirittura i loro reparti non si erano mai trovati né di stanza né di passaggio. Reginato, come altri, mantenne in 12 anni di prigionia un comportamento esemplare, sia dal punto di vista etico e spirituale, per la dignità con la quale seppe affrontare le pesanti prove fisiche e morali alle quali fu sottoposto con i commilitoni, sia dal punto di vista professionale, per l'abnegazione con la quale si prodigò, senza averne i mezzi adeguati, per assistere la gran massa di prigionieri malati e feriti. Decorato di medaglia d'oro al valor militare, dopo il rientro dalla prigionia continuò la carriera militare raggiungendo il grado di generale in servizio attivo e ricoprendo, fra gli altri incarichi, quello di direttore della Scuola di Sanità Militare dell'Esercito. È deceduto a Treviso nel maggio 1990.

[61] *Le operazioni delle unità italiane al fronte russo*, cit., pp. 174-175.

to delle cassette in linea sarebbe avvenuto con mezzi di fortuna e con non poche difficoltà, dato il tragitto troppo lungo. Le dotazioni individuali degli alpini, una volta che questi iniziarono l'attacco, furono rapidamente consumate. Anche nei collegamenti si appalesarono carenze e confusioni, penalizzando gravemente il supporto di fuoco dell'artiglieria tedesca nei confronti della quale l'ufficiale preposto alla trasmissione delle relative richieste non riusciva, o non era in grado, di assolvere al suo compito; né potevano porvi rimedio i portaordini, dal momento che il terreno era del tutto allo scoperto e battuto violentemente dalle armi automatiche russe.

D'Adda, accortosi che tra la 1ª e la 2ª compagnia, a causa di un eccessivo allargamento di questa sulla sinistra, si stava creando una soluzione di continuità entro la quale avrebbe potuto infiltrarsi il nemico, stabilí di impartire nuove disposizioni circa la direttrice d'attacco. Non potendo inviare un portaordini per l'inevitabile ritardo con il quale sarebbero pervenute le sue direttive, fece sparare qualche colpo di mortaio nei pressi della 2ª compagnia in modo da attirarne l'attenzione. Colti di sorpresa dal fuoco che proveniva dalla direzione amica, gli alpini volsero il capo verso di essa, e videro le braccia di D'Adda che si agitavano per indicare loro la nuova direzione d'attacco. Qualche scheggia aveva colpito, se pur senza gravi danni, alcuni uomini, ed il comandante di battaglione si ebbe una adeguata dose di ingiurie. Nel frattempo il capitano Lamberti, rimasta la 1ª compagnia priva di munizioni proprio nel momento culminante dell'attacco a Klinovoj, la condusse all'assalto alla maniera carsica, baionetta in canna e lancio di bombe a mano. La vittoriosa mischia a ridosso dei ricoveri blindati che davano corpo al munito caposaldo, fu breve ma furiosa, e Lamberti, ancora molti anni dopo, ricostruendone a Viazzi le fasi, aveva vivissima alla mente la violenza del combattimento.

Ma i russi mossero poco dopo alla riconquista dell'importante posizione, con quattro (e forse piú) battaglioni di fanteria ed alcuni squadroni di cavalleria cosacca. Sia perché carente di munizioni e di rincalzi, sia per evitare l'accerchiamento del paese come sembrava chiaro fosse nelle intenzioni nemiche, la 1ª compagnia era costretta al ripiegamento protetta dal fuoco del plotone mortai del tenente Modigliani che era stato provvidenzialmente inviato a copertura.[62]

Il combattimento, protrattosi sin verso le 12,30 per debellare alcuni elementi russi che avevano preso posizione negli immediati dintorni di Brodj, si era svolto sotto un sole cocente, con una temperatura torrida, ed era costato al *Cervino* 15 morti, tra cui due ufficiali, i sottotenenti Frascoli e Audino, e 45 feriti, due dei quali ufficiali.[63] Tre giorni dopo, giunse al battaglione l'ordine di ripetere l'azione per la conquista di Klinovoj, ma – ogni tanto le cose andavano anche per il verso giusto – questa volta non era necessario mettere mano alle armi, perché i russi avevano sgomberato le posizioni tanto accanitamente difese, e gli uomini del *Cervino* poterono entrare in tutta tranquillità nel villaggio cosí come in quelli successivi di Riassnoj ed Andriewka.

Non erano mancati gli episodi di valore. L'alpino Domenico Caspani, ferito, non aveva voluto ripiegare senza portarsi dietro sulle spalle la salma del sottotenente Vitaliano Frascoli, di cui era anche l'attendente, e si era fatto piú di due chilometri di corsa, fermandosi ogni tanto, dopo aver delicatamente deposto a terra il cadavere di Frascoli, a riprendere fiato ed a sparare qualche colpo per ritardare il ritmo dei russi che lo tallonavano da presso. Poi, però, era stato costretto ad abbandonare il corpo dell'ufficiale, perché proprio non ce la faceva piú, avendo cura di deporlo in un luogo riparato e rientrando quindi nelle nostre linee. Ma la sera successiva ne era uscito, era andato a recuperare la salma e subito dopo s'era ancora inoltrato nella «terra di nessuno», per cercare di recuperare il suo cappello alpino che aveva perso durante la corsa del giorno prima e che, perdio, doveva assolutamente ritrovare. Altri due alpini, che con un fucile mitragliatore s'erano venuti a trovare in posizione troppo avanzata e non avevano fatto in tempo, mentre i russi avanzavano, a ricongiungersi con il resto del reparto in ripiegamento, avevano tenuto testa per due giorni e due notti a quanti cercavano di averne la meglio (una specie di assalto indiano alla fattoria), il tutto dosando opportunamente i 300 colpi dell'unica cassetta di munizioni di cui erano rimasti in possesso. Nessuno sperava ormai piú di rivederli, quando, invece, fecero rientro alla base.

L'alpino Alberto Charlin, impegnatosi sotto il fuoco nemico a recuperare una cassetta di caricatori per fucile mitragliatore, riuscí a trascinarla sino alla sua postazione nonostante fosse stato gravemente ferito alle gambe; il caporalmaggiore Enrico De Giorgi e l'alpino Pietro Mondinelli avevano occupato da soli una trincea difesa da 14 russi. Oltre che con le armi, qualcuno aveva fatto fuori i russi anche con le mani. Era il caso, ad esempio, dell'alpino Giuseppe Agliati che, visto un prigioniero mongolo, il quale era stato adibito al trasporto di una barella con un ferito grave, lasciarla cadere pesantemente a terra senza alcun riguardo per il trasportato, lo colpí con un diretto al mento cosí ben portato – e non poteva essere altrimenti, dal momento che «da

[62] VIAZZI, L., *op. cit.*, pp. 150-152.

[63] Uno di essi era il sottotenente medico Domenico Lincio, che anche nel *Cervino* di Russia come in quello d'Albania, continuava a disimpegnare le funzioni di dirigente del servizio sanitario della 1ª compagnia, distinguendosi sempre per le brillanti doti umane e professionali. La ferita riportata a Klinovoj aveva comportato, per la sua entità, il rimpatrio dell'ufficiale, che però aveva fatto l'impossibile per rientrare al piú presto al reparto, e vi era tornato appena in tempo per prendere parte ai combattimenti che si sarebbero svolti da metà dicembre 1942 sino a tutta la ritirata conclusasi alla fine di gennaio 1943. Nel corso delle due campagne alle quali aveva partecipato, era stato decorato di una medaglia d'argento, due di bronzo ed una croce di guerra al v.m. Sarebbe deceduto poco dopo la fine della guerra, a seguito di una cardiopatia conseguente alle dure fatiche sostenute sui due fronti di guerra.

borghese» praticava il pugilato nella categoria medio-massimi – da risultarne un k.o. mortale.

Il combattimento di Klinovoj aveva rivestito non poca importanza anche per il magazzino viveri del *Cervino*. Un branco di cavalli degli squadroni di cavalleria cosacca, infatti, disperso in uno dei tanti avvallamenti, era stato recuperato dagli alpini che, per alcuni giorni, li avevano utilizzati per il trasporto degli zaini e del materiale piú ingombrante. Allorché però il battaglione dovette trasferirsi nelle retrovie per un periodo di quarantena conseguente all'insorgenza di alcuni casi di tifo petecchiale, i cavalli, che certamente non avrebbero potuto continuare a far parte dell'organico di un battaglione sciatori, furono oculatamente impiegati come merce di scambio con i contadini della zona, e ne venne fuori un controvalore in polli, conigli, maiali ed altri generi alimentari tale da garantire un ricco supplemento rancio per almeno un paio di mesi. L'organizzatore principale di tutta questa operazione di baratto era stato l'alpino Venerio Cauda, un albese dalle notevoli capacità commerciali; ritroveremo il suo nome nelle giornate di Rossosch, quando dimostrerà di averne altrettante quale cacciatore di carri.[64]

Dal 19 giugno, termine del periodo di quarantena, al 18 agosto il *Cervino* trascorse un paio di mesi di tranquillità, passando a metà luglio alle dipendenze dirette del comando d'armata e prendendo parte, con le tre divisioni del CSIR *Pasubio*, *Torino* e *Celere* e con la *Sforzesca*, giunta dall'Italia fra le prime unità della neo-costituita 8ª armata, alle operazioni per la conquista del bacino minerario del Mius-Krasnyi Lutsch (11-20 luglio) con compiti di rastrellamento. Tra la fine di luglio e la metà di agosto tutta l'8ª armata italiana aveva completato la marcia di trasferimento dal bacino del Donez alle sponde del Don, tranne il corpo d'armata alpino che, giunto in Russia successivamente, si sarebbe schierato sulle posizioni assegnategli sul fiume tra la terza decade di settembre (*Julia* e *Cuneense*) e la prima di novembre (*Tridentina*).[65]

Il 20 agosto aveva inizio la prima battaglia difensiva del Don, denominazione che comprende le operazioni condotte per tutta la seconda metà di quel mese dall'8ª armata per opporsi all'offensiva diretta

[64] Tutti gli episodi riferiti sono riportati nel citato volume di Luciano Viazzi (*I diavoli bianchi*, pp. 152-158) ed in E. Faldella, *op. cit.*, vol. III, pp. 1394-1395.

[65] Sin dal novembre 1941, in previsione dell'attacco al Caucaso e dell'inizio della grande marcia ad oriente che, attraverso Iran, Irak, Siria e Palestina avrebbe dovuto condurre alla conquista di una delle posizioni chiave dell'impero britannico, l'Egitto, in contemporanea con l'avanzata dell'Asse dal deserto libico, i tedeschi avevano affermato che avrebbero accolto con favore la presenza di divisioni alpine italiane nel settore Sud del fronte russo. Nell'estate 1942, con i reparti del corpo d'armata alpino già in Russia, all'ultimo momento questo prezioso contingente specialistico, costituito da truppe specificamente addestrate alla guerra di montagna, fu dirottato verso un impiego per il quale non aveva né la mentalità, né la preparazione e tanto meno i mezzi. Che la grande unità si sia poi comportata nel modo egregio che è ampiamente noto, non attenua la incongruità della decisione, attivata dai tedeschi ma supinamente avallata dal Comando Supremo italiano.

contro di essa dalla 63ª armata sovietica, in concomitanza con quella che la 21ª conduceva sul fronte della 6ª armata tedesca, la grande unità schierata sul fianco destro di quella italiana, per cercare di impedirne il raggiungimento del Volga a Stalingrado. Nel cuore della notte, i russi passavano il Don ed investivano il settore presidiato dalla *Sforzesca*; il *Cervino*, con i cavalieri del *Savoia* e le camicie nere della *Tagliamento* ed alcuni reparti della divisione *Celere*, era chiamato a dare il suo contributo per cercare di arginare l'attacco nemico. I reparti della *Sforzesca* che erano riusciti a disimpegnarsi, rinforzati da quelli accorsi in loro aiuto, erano stati radunati nei due capisaldi di Jagodnyi e Cebotarewski; questi venivano violentemente attaccati ma senza successo, ed anzi alcuni contrattacchi riuscivano ad alleggerire la pressione (nel loro contesto, proprio nella zona di Cebotarewski, a Sud-Ovest del centro abitato di Isbuscenski, aveva luogo la famosa carica del *Savoia Cavalleria*). Ma il 24 i russi reiteravano l'offensiva. I bersaglieri del 3° reggimento avevano difeso ad oltranza l'importante posizione di q. 187,1, facente parte del sistema difensivo di Jagodnyi, ma erano tutti caduti con le armi in pugno. Bisognava riprendere la quota, e... «avanti il *Cervino*!».

Il 25, giunti sulle posizioni che erano state difese dai bersaglieri, agli uomini del battaglione si presentò una scena che, da sola, deponeva per la tenacia con la quale i ragazzi del 3° si erano battuti: nessuno di loro era piú in vita, tutti erano stati massacrati a colpi di baionetta, i serventi delle mitragliatrici avevano le mani ancora avvinghiate ai meccanismi di sparo delle armi ormai completamente scariche, e davanti a loro erano ammonticchiati, uno sull'altro, i cadaveri dei russi. Ma non c'era tempo di fermarsi, e solo con il cuore era possibile rivolgere un ideale «presentat'arm» in onore dei commilitoni col piumetto. Agli alpini si era intanto unito un altro, piccolo drappello di bersaglieri, ed insieme si mossero d'impeto verso la quota, avendo ragione a colpi di bombe a mano della resistenza degli occupanti.

Sulle posizioni di Jagodnyi il *Cervino* sarebbe rimasto per oltre un mese, sistemandosi opportunamente a difesa in questa specie di cuneo nello schieramento nemico largo circa un chilometro e che, data appunto la sua forma, era stato subito denominato «il dito di Jagodnyi». Anche la compagnia armi d'accompagnamento era schierata in linea, con i suoi cannoni e mortai; durante il giorno, l'artiglieria russa dedicava particolare attenzione ai «cervinotti», alternandosi con salve di mortai, e proprio il comandante dell'80ª compagnia, capitano Biasi, fu investito in pieno da una granata mentre effettuava un'ispezione ai suoi pezzi, rimanendone ucciso. Oltre a presidiare la linea, gli uomini del battaglione erano impegnati a procurare viveri per integrare le razioni giornaliere; queste, infatti, erano dimezzate in seguito all'ordine impartito dal comando del XXXV corpo d'armata di incendiare tutti i magazzini delle retrovie nel timore di piú vasti ripiegamenti, ed anche la doviziosa scorta procurata con il baratto dei cavalli era ormai

esaurita da un pezzo. Furono quindi istituite delle vere e proprie squadre di «cercatori», che giravano per le isbe semidistrutte di Jagodnyi alla ricerca, nei piccoli depositi sotterranei che ciascuna di esse aveva, secondo l'uso dei contadini russi, di cavoli, cetrioli, frumento, mais, patate; altri, invece, battevano la steppa alla caccia di cavalli dispersi e, se si era fortunati, poteva scapparci fuori una bistecca accompagnata da un pastone che, con un po' di buona volontà, poteva rassomigliare alla polenta.

Sempre a Jagodnyi, dal 25 agosto ai primi di ottobre, fu costituito un comando di settore a capo del quale venne messo il tenente colonnello D'Adda, e, di conseguenza, il comando interinale del *Cervino* fu assunto dal capitano Lamberti.

Nella storia del reparto, questo doveva costituire un momento importante perché, senza nulla togliere a D'Adda, è Lamberti l'uomo nel quale piú compiutamente si è identificata l'esperienza di guerra del *Cervino* sul fronte russo, specie nei frangenti piú cruenti della seconda battaglia difensiva del Don che, iniziata l'11 dicembre con la fase di logoramento, si sarebbe conclusa con lo sfondamento del nostro schieramento, l'accerchiamento del corpo d'armata alpino e la dura lotta dei resti di questo per forzare i confini della sacca nella quale erano stati rinchiusi dai russi nel gennaio 1943.[66] Lamberti comandò effettivamente il *Cervino* dalla fine di agosto, tenendo anche conto che D'Adda, rientrato in Italia ai primi di novembre per un periodo di licenza originato da motivi familiari, si sarebbe ricongiunto al battaglione solo alla fine di febbraio 1943, quando ormai il peggio era passato. Ma anche prima, si può dire fin dalla vigilia della partenza del *Cervino* per la Russia, in seno al reparto aveva rivestito un ruolo tutto particolare, carismatico, senz'altro molto piú rilevante, agli occhi degli altri ufficiali e soprattutto della truppa, di quello del tenente colonnello D'Adda, che non si era esaurito solo sul piano dell'immagine ma si

[66] Gli attacchi contro le tre divisioni del corpo d'armata alpino erano iniziati tra il 16 ed il 17 gennaio 1943, mentre già dal 14 i russi avevano aperto una breccia sul fronte delle unità tedesche del XXIV corpo d'armata, schierato sul fianco destro della nostra grande unità che rischiava pertanto di rimanere isolata. Nel contempo anche la 2ª armata ungherese, disposta sul fianco sinistro, aveva ceduto, con il che si realizzava da parte sovietica un'ampia manovra a tenaglia nella cui branca meridionale si venivano a trovare racchiuse *Julia*, *Cuneense* e *Tridentina* (le altre divisioni di fanteria dell'8ª armata italiana, contro le quali l'attacco russo si era sviluppato sin dalla metà di dicembre, avevano completato la loro ritirata già entro la fine di quel mese). Il 18 gennaio 1943, pertanto, iniziava il ripiegamento della *Tridentina* ed il 19 quello di *Julia* e *Cuneense*, con i resti del XXIV corpo d'armata tedesco.

Le diverse colonne riuscirono a riunirsi, dopo vari combattimenti a Krawzowka ed a Scheljakino, in un'unica colonna a Ladomirowka il 22 gennaio. Nei giorni successivi il ripiegamento proseguiva combattendo, superando sbarramenti avversari composti da truppe regolari e partigiane: Dechtjarnaja (23 gennaio), Nikitowka (26 gennaio), Nikolajewka (26 gennaio). Il 30 era raggiunta Bolsche Troizkoje, ed infine, il 31, Šcebekino, dove la drammatica marcia aveva la sua prima sosta oltre la sacca ed i superstiti potevano ricevere la prima somministrazione di viveri e medicinali. In relazione agli organici, le perdite per le tre divisioni alpine potevano calcolarsi nell'ordine del 74% per la *Cuneense*, del 52% per la *Julia* e del 41% per la *Tridentina*.

era sostanziato in una presenza effettiva pressoché costante e determinante in tutti i fatti d'arme di rilievo del battaglione.

Piemontese della provincia di Cuneo, classe 1911, aveva trascorso i suoi periodi di servizio prima della guerra fra il battaglione *Borgo San Dalmazzo* del 2° reggimento alpini (il vecchio, leggendario *dui*) e la Scuola Militare di Alpinismo, presso la quale svolgeva attività di istruttore di sci e di tiro e che, soprattutto, gli dava modo di effettuare quell'intensa attività agonistica nei due settori per la quale aveva eccellenti attitudini. Faceva parte delle pattuglie sci-veloci della scuola, e con esse aveva partecipato a numerose competizioni militari internazionali. Proprio per questo suo particolare profilo gli era stato assegnato, allo scoppio della guerra nel giugno 1940, il comando del plotone mitraglieri della compagnia alpieri-arditi,[67] e con esso aveva preso parte alle operazioni sul fronte alpino occidentale contro i francesi. Dopo un periodo trascorso ancora alla Scuola di Alpinismo come comandante di compagnia di un corso allievi ufficiali di complemento e presso il 2° reggimento quale comandante della 17ª compagnia del battaglione *Dronero*, era stato destinato, con dieci dei suoi alpini, al battaglione *Cervino*. Non era un uomo facile; dal carattere spigoloso, assolutamente restio ad ogni forma di compromesso, era caparbiamente disposto al pagamento di qualunque prezzo pur di non venir meno al proprio concetto di coerenza e di giustizia. Credeva in quello che faceva, concepiva l'addestramento alla guerra di montagna come un qualcosa di estremamente serio, una essenza di professionalità nella quale non c'era posto per pelandroni e scansafatiche, verso i quali era impietosamente severo. Era molto legato agli uomini di cui aveva il comando, e ne era ricambiato con pari intensità; questo tipo di rapporto avrebbe avuto nel periodo del *Cervino* la sua espressione piú viva, che la guerra in quelle specifiche condizioni ambientali contribuiva ad arricchire di una tonalità tutta particolare.

Dicembre 1942: inizia il secondo ciclo invernale

Il *Cervino*, ai primi di ottobre, veniva rilevato dalla zona di Jagodnyi e trasferito a Rossosch, sede del comando del corpo d'armata alpino. Vi rimaneva sino al 14 dicembre, data nella quale riceveva l'ordine di mettersi a disposizione del II corpo d'armata e di portarsi a Golubaia Krinitza, settore di Nowo Kalitwa, nel punto di sutura fra il corpo d'armata alpino e la divisione *Cosseria*, là dove il Don volge bruscamente ad Est. Cominciava la parte piú ardua del ciclo operativo del battaglione in terra di Russia, per una porzione del quale, quella che va dal 14 al 27 dicembre 1942, una preziosa testimonianza è offerta da un dettagliato diario del comandante del plotone comando, il sotto-

[67] Cfr. nota 2 in questo stesso capitolo.

Fig. 11. Fronte russo: zona di combattimento di Iwanowka, Seleny Jar e Nowo Kalitwa dove le compagnie del *Cervino* furono impegnate tra il 17 e il 31 dicembre 1942.

tenente Carlo Vicentini, che ce l'ha cortesemente concesso in lettura nella sua versione originale, scritto a matita nel periodo fra il 1° ed il 14 gennaio 1943, allorché il *Cervino* si trovava a Rossosch in fase di riposo e riorganizzazione. Vicentini ebbe l'opportunità di riordinare e fissare i ricordi, probabilmente soddisfacendo anche il desiderio del capitano Lamberti di compilare una sorta di «memoria storica» che potesse documentare l'attività del battaglione. Il diario riuscí a rientrare in Italia con la cassetta d'ordinanza dell'ufficiale, messa in salvo prima della sua cattura da parte dei russi, insieme al ruolino del plotone comando, al carteggio di carattere burocratico-amministrativo (verbali di passaggio di consegne, di carico di materiali, ecc.), ed al cappello alpino, che fin dall'inizio dell'inverno tutti gli sciatori avevano sostituito con un berretto in pelliccia od un passamontagna di lana bianca.

I russi, nel quadro della grande offensiva invernale sul medio Don – che si prefiggeva la disfatta delle forze nemiche che tentavano di congiungersi con le proprie unità assediate a Stalingrado, e doveva creare una situazione che impedisse ogni possibilità di dare aiuto dall'esterno alle forze circondate – avevano attaccato in forze tutto il settore del II corpo d'armata, tenuto dalla *Ravenna* e dalla *Cosseria* (uno dei punti fatti oggetto di maggior pressione era la zona di Nowo Kalitwa), e stavano passando, minacciando seriamente il fianco destro del corpo d'armata alpino e facendo temere un ampio aggiramento con forze corazzate. Il *Cervino* non riusciva ad ottenere direttive dal comando della *Cosseria*, al quale la situazione era sfuggita di mano, né tanto meno dai comandi dei suoi reggimenti di cui non si trovava traccia. Sugli sci, che finalmente la stagione invernale aveva consentito di riutilizzare, Lamberti ed alcuni altri ufficiali e sottufficiali effettuavano una serie di ricognizioni per esplorare la zona e rendersi direttamente conto della situazione. Ad Iwanowka, dove il battaglione giungeva il giorno 17 dicembre, erano evidenti i segni di quello che non era piú un ripiegamento, ma una vera e propria rotta: comandi e depositi erano stati abbandonati intatti, uomini e mezzi fuggivano disordinatamente, i collegamenti erano tutti saltati, il fuoco insistente dell'artiglieria russa contribuiva non poco ad aumentare panico e confusione. Gli unici con i quali era possibile stabilire un dialogo costruttivo erano i tedeschi, ed il generale Eibl, nuovo comandante del settore, dopo aver informato Lamberti che i sovietici avevano sfondato il fronte del Don e stavano dirigendosi verso Sud, non esitava un istante ad avvalersi del battaglione italiano e ad inserirlo in uno schieramento d'emergenza costituito da un reggimento di fanteria, un battaglione della gendarmeria militare, uno anch'esso di sciatori ed alcuni semoventi. L'ordine, per il *Cervino*, era di disporsi con le due compagnie a difesa dell'abitato di Iwanowka, su due costoncini fronte a Sud-Est; è da rilevare che la compagnia armi d'accompagnamento, durante il trasferi-

mento in autocarro da Rossosch, era stata lasciata a terra per mancanza di posto sugli automezzi.

Durante il giorno, venivano fatte uscire pattuglie per esplorare il terreno antistante, dove c'erano delle isbe nelle quali erano rintanati gli abitanti, presi in mezzo fra i due fuochi. Nel corso di una di queste azioni, non era mancato il solito intermezzo comico, con tanto di sfumatura... romantica. L'episodio è riportato da Viazzi sulla scorta di quanto riferitogli da Silvio Ratti, allora comandante di squadra. Uno dei componenti della sua pattuglia, l'alpino Giuseppe Brugnetti, aveva «puntato» in una delle isbe una ragazza, ed aveva cominciato a lavorarsela; la conversazione si era fatta subito animata, con lui che parlava in bergamasco e lei che gli rispondeva in russo. La pattuglia aveva poi proseguito nella sua ricognizione, ma Brugnetti era troppo impegnato nello stringere i tempi della sua azione e si era attardato nell'isba, ripromettendosi di raggiungere in seguito i compagni. La pattuglia, invece, fatta segno a colpi di «katiuscia» che ferivano tre dei componenti, rientrava a tutta birra nelle linee, ma senza il suo Casanova. Stava ormai venendo buio, quando il «disperso» era stato avvistato: veniva avanti sugli sci, menando colpi di bastoncino sulla schiena di tre russi che saltellavano nella neve sino al ginocchio. Piú tardi, aveva raccontato come erano andate le cose:

«Sulla pista, di fronte all'isba, si era fermata una colonna di camion scoperti, con dei soldati seduti sul cassone, anche loro vestiti di bianco. Non riuscivo a capire di che nazionalità fossero, ed allora mi sono messo gli sci ai piedi e mi sono avvicinato ad uno di questi camion. Con la racchetta ho toccato uno di quei soldati sulla schiena e gli ho chiesto: "Di che paese sei?". Quello si girò e mi disse: "*Nie ponimaiu* (non capisco)", ed io feci appena in tempo a vedere una stella rossa sul suo berrettone di pelo.

«A quel punto mi si è gelato il sangue nelle vene e gli ho risposto: "Fa niente, ti saluto" e sono scappato a gran velocità giú per la balka. Mi son poi trovato fra i piedi questi tre fessi che, appena mi hanno visto, hanno buttato via le armi e si sono messi a correre davanti a me, fino a che siete arrivati voialtri. Tu sai, Ratti, che sugli sci io non valgo proprio niente, ma in quel momento ti garantisco che neanche il Compagnoni mi avrebbe preso, tanto filavo.»[68]

Frattanto la sera del 18 giungeva una parte del gruppo d'intervento della *Julia*, rappresentato dal battaglione *Aquila* e da un gruppo di artiglieria di formazione su due batterie da montagna ed una sezione controaerea. Nel primo pomeriggio del 19, i tedeschi si ritiravano, ma trasmettevano solo tardivamente analogo ordine al *Cervino*, affidando per giunta a questo reparto sciatori, dotato delle sole armi individuali leggere, il compito di proteggere la loro artiglieria ed i mezzi corazzati, e ciò quando le sue due compagnie avevano grosse difficoltà a sganciarsi perché ormai a contatto diretto con i russi. Con veloci serie di «passo alternato» e robusti colpi di bastoncino, gli sci filavano sul terreno innevato, fra gli scoppi delle granate sparate dai carri armati russi

[68] VIAZZI, L., *op. cit.*, pp. 181-184.

ormai dilagati nell'abitato, nonostante il gran peso degli zaini che certo non agevolava la velocità dei fondisti. E c'era una ragione, dal momento che gli alpini, prima di abbandonare Iwanowka, avevano avuto cura di riempirli il piú possibile di viveri di cui era colmo il magazzino di sussistenza della *Cosseria*. Scatolette di tonno, di carne, di sardine, di frutta sciroppata, «tocchi» di parmigiano e salami, bottiglie di cognac, pacchi di gallette e di pasta: gli zaini sembravano sul punto di scoppiare, era difficile persino affibbiarne le cinghie, e c'era, in piú, il rammarico di non aver potuto prendere nient'altro di tutto quel ben di Dio a cui, con tanto magone, s'era dovuto pure dar fuoco per non lasciare che se lo godessero i russi. E poi, non c'era bisogno di essere indovini per capire che le cose si andavano mettendo al peggio, ed era meglio mettere fieno in cascina per i giorni grami che si preannunciavano. Nella notte il *Cervino*, che aveva avuto alcuni morti e feriti, riusciva a raggiungere il quadrivio di Seleny Jar, dove sostava per riorganizzarsi. Erano poco piú di 200 uomini.

Seleny Jar era un punto di estrema importanza, occupato il quale i russi avrebbero potuto avanzare su Rossosch o piombare sul fianco destro della *Cuneense*, l'unità piú a Sud dello schieramento del corpo d'armata alpino, mettendo in crisi tutta questa grande unità. Il quadrivio andava difeso sulle tre alture di q. 205,6 - q. 153,3 - q. 204,6, dove era possibile organizzare una adeguata resistenza alla quale fu preposto il battaglione *Aquila* integrato dalle due compagnie del *Cervino*; a rinforzare il dispositivo, concorrevano alcune batterie da montagna e da 47/32 nonché due batterie tedesche armate di *Nebelwerfer*, lanciarazzi simili alle «katiusce». Altri reparti tedeschi, peraltro pochi e di scarsa consistenza, erano sistemati nei settori contigui, con l'ordine di ripiegare su Komaroff a protezione del comando della 385ª divisione germanica al primo cenno di cedimento degli alpini, i quali, pertanto, si sarebbero venuti a trovare impegnati anche sui fianchi con la prospettiva di essere travolti. Dopo alcuni attacchi di assaggio condotti il 20 dicembre, il 21 i russi attaccavano in forze contro le posizioni del battaglione l'*Aquila*, reiterando piú volte gli assalti, con gli uomini che venivano avanti a plotoni affiancati, quasi a contatto di gomito, gridando: «*Za Stàlinu! Za ròdinu*» (Per Stalin! Per la patria!); l'ultimo di essi, condotto verso le 18, fu respinto grazie all'intervento, accanto alla 108ª compagnia dell'*Aquila*, degli sciatori della 2ª compagnia del *Cervino*. Intanto, erano pervenute informazioni circa il concentramento da parte russa di carri armati T 34, contro i quali i 47/32 ben poco avrebbero potuto. Il generale Eibl metteva a disposizione del battaglione l'*Aquila* una compagnia di *Panzerjäger* (cacciatori di carri) su 10 mezzi semoventi cingolati, privi di corazzatura ed anzi aperti posteriormente ma muniti del famoso cannone da 88, di cui 6 venivano destinati a due compagnie del battaglione (108° e 143°) e quattro tenuti a disposizione del comando di questo.

L'arrivo di questa compagnia tedesca doveva rivelarsi provviden-

ziale. Approfittando della notte gelida e nebbiosa, infatti, il nemico faceva serrare sotto forze sempre piú consistenti, ed alle prime luci del 22 investiva con ben tre battaglioni le posizioni tenute dalla 143ª compagnia del battaglione l'*Aquila*, ed in particolare la q. 204,6. La compagnia combatteva con estremo valore ma presto, sotto la pressione di forze tanto superiori, cominciava a cedere terreno; ma verso mezzogiorno, sulla scia di due semoventi tedeschi, la compagnia, aiutata dalla 93ª e supportata dal fuoco delle artiglierie e dei lanciarazzi, iniziava a contrattaccare. Nel frattempo una pattuglia del *Cervino* si era accorta di una silenziosa infiltrazione che un robusto nerbo di forze russe andava operando fra lo schieramento dell'*Aquila* ed il contiguo reparto tedesco. Alla 1ª compagnia del *Cervino* veniva allora ordinato di contenere la penetrazione, accompagnata anch'essa da due semoventi tedeschi. La manovra riusciva in pieno: le forze nemiche, impegnate frontalmente dalla 93ª e 143ª compagnia dell'*Aquila*, aggirate sul fianco destro dai semoventi tedeschi e dalla 1ª compagnia del *Cervino*, battute su quello sinistro dal plotone mitraglieri della 108ª compagnia, cominciavano a cedere terreno. È allora che gli alpini della 93ª e della 1ª del *Cervino* si arrampicavano su tre semoventi tedeschi e, trasformatisi in «equipaggio di coperta», battevano con le loro armi i russi, mentre la 143ª, baionetta inastata, partiva all'assalto galvanizzata e riusciva dopo varî tentativi a rimettere piede su q. 204,6. I semoventi inseguivano il nemico fin nei pressi di Iwanowka, rientrando poi indenni con gli «aquilotti» della 93ª ed i «cervinotti» della 1ª ancora appollaiati sugli scafi.

La vasta piana nevosa su cui aveva infuriato per tante ore la lotta era diventata un grande cimitero: centinaia e centinaia di cadaveri russi erano disseminati come fagotti scuri sulla bianca distesa. Buona parte dei tre battaglioni nemici era stata distrutta, e 157 prigionieri completavano l'ingente bottino di armi e materiali. Da parte italiana, 36 alpini e 4 ufficiali erano caduti, e c'erano anche molte decine di feriti che i medici dell'*Aquila* e del *Cervino* avrebbero continuato a medicare in comune durante tutta la notte, al lume delle lanterne in un capannone poco lontano dal quadrivio, affidandoli poi agli autocarri per il trasporto a Rossosch. Il *Cervino* aveva pagato un duro scotto, tenendo conto delle sue già precarie condizioni: la 1ª compagnia era provatissima: 8 erano stati i morti ed 11 i feriti, tra cui i due comandanti di plotone, sottotenenti Lido Durigon e Gino Romanin. Tra i caduti, lo stesso comandante di compagnia, tenente Carlo Sacchi che, disceso dal semovente dopo l'azione, era stato colpito da una scarica di parabellum sparatagli alle spalle da un russo che si fingeva ferito. La compagnia veniva rinforzata con gli elementi del plotone comando.[69]

[69] Le vicende relative al combattimento di Seleny Jar sono il frutto di una sintesi di quanto in merito riportato, oltre che nel citato volume di Viazzi (pp. 190-198) e nel diario Vicentini (pp. 4-6), anche in FALDELLA, E., *op. cit.*, vol. III, pp. 1469-1472 ed in MORO, E., *Seleny Jar, il quadrivio insanguinato*, Milano, Cavallotti, 1973, pp. 138-144.

Il 23 dicembre, in previsione di nuovi attacchi al quadrivio di Seleny Jar, il comando del corpo d'armata alpino disponeva per la sostituzione delle compagnie dell'*Aquila* e del *Cervino* con quelle del *Val Cismon*, anch'esso del 9° reggimento alpini della *Julia*. Il *Cervino* riceveva l'ordine di rientrare a Rossosch per tornare alle dipendenze del corpo d'armata alpino. Il cambio avveniva nella notte fra il 24 ed il 25 dicembre, ed il battaglione iniziava il movimento che possiamo seguire attraverso il diario di Vicentini:

«*24 dicembre*. Nella notte, una compagnia del *Val Cismon* ci dà il cambio. Il battaglione *Monte Cervino* si concentra al quadrivio e parte per Krinitschnaja che è ancora buio. Non abbiamo percorso due chilometri che da Seleny Jar udiamo arrivare distintissimo l'urlo delle fanterie russe che attaccano: *hurrà!* Poi mitragliatrici, bombe a mano, cannoni che sparano all'impazzata. Il nemico questa volta ha attaccato da Sud sul fronte del *Val Cismon* che subisce fortissime perdite. Appena giunti a Krinitschnaja abbiamo l'ordine di portarci verso Deresowatka, dove i russi hanno egualmente sfondato, per contrattaccare con un battaglione di fanteria tedesco. Il battaglione *Vicenza* del 9° alpini, impiegato d'urgenza sulla nostra sinistra, ristabilisce la situazione.

«I russi subiscono notevoli perdite. Ci ripariamo in un'isba a Krinitschnaja e, finalmente, possiamo dormire al caldo dopo cinque notti che passiamo all'addiaccio.

«È la notte di Natale, ma nessuno se ne accorge: le vicende turbinose degli ultimi giorni ci hanno fatto perdere completamente la nozione del tempo.

«*25 dicembre*. Siamo sempre a Krinitschnaja come unità di riserva. L'aviazione russa ci bombarda e ci mitraglia giorno e notte. Per fortuna non abbiamo perdite. Alla sera, mentre mangiamo alla luce fioca di certi lumini fatti con il grasso anticongelante, ci fa visita il generale Ricagno, comandante della *Julia*, di cui facciano tatticamente parte dopo la ritirata da Iwanowka. Ci porta una bottiglia di spumante. Nella notte, nuovo bombardamento.»[70]

Il 30 era raggiunta Rossosch, dove il *Cervino* doveva sostare, sí, come reparto di pronto intervento del corpo d'armata alpino ma, anche e soprattutto, per concedere un po' di riposo agli uomini sfiniti dalle fatiche degli ultimi dieci giorni ed attendere l'arrivo di complementi dall'Italia che venissero a rimpolpare un po' le file. Quello che il reparto aveva fatto in questo periodo era chiaramente riassunto in una relazione che il suo comandante interinale, capitano Lamberti, compilava approfittando della calma di quei giorni:

«Durante questo ciclo operativo i disagi e le fatiche sopportate da tutti gli elementi del battaglione hanno raggiunto limiti impensati. Dalla notte del 14 dicembre a tutto il 28 nessun alpino ha avuto la possibilità di un minimo agio con una vita intensa di ogni attività, in condizioni climatiche del tutto avverse e sempre in piena steppa senza l'ombra di un riparo.

«Non c'è alpino del *Monte Cervino* che non abbia qualche inizio di congelamento alle mani o ai piedi. Non si è dormito mai, si è mangiato quando gli eventi lo hanno permesso, si è tenuto in pochi un fronte enorme contro un nemico numeroso, fatto baldanzoso dai successi dei giorni precedenti e che sempre partiva da basi agevoli [paesi].

«Tutti hanno risposto in modo superiore ad ogni elogio a sforzi che effettivamente hanno avuto del sovrumano, e quando una fatica era superata una maggiore se ne pre-

[70] Diario Vicentini, pp. 6-7.

sentava. Si era in pochi, bisognava tenere sino all'arrivo di rinforzi e tutti hanno saputo comprendere la situazione. In ogni momento si è destata l'ammirazione dei commilitoni tedeschi; unico rimarco è stato il troppo slancio degli sciatori nel contrattacco. A mio modesto giudizio, l'azione del 22 dicembre ha fatto sí che tutte le truppe schierate a Sud di Nowo Kalitwa non fossero minacciate da tergo poiché da Seleny Jar per Komaroff e Golubaia Krinitza la via è breve.

«Piú volte la fatica ha tentato di avere il sopravvento, ma lo spirito del "piccolo Cervino" ancora una volta ha vinto a durissimo prezzo, ma ha vinto.»[71]

Che cos'era successo, intanto, all'80ª compagnia armi d'accompagnamento? Quando il *Cervino* si era trasferito il 14 dicembre da Rossosch a Golubaia Krinitza, nel corso di uno dei vari movimenti era stata lasciata il 17 nella zona di Nowo Kalitwa per mancanza di automezzi per il suo trasporto. Durante la notte si era trasferita a Golubaia Krinitza, in attesa che arrivassero altri autocarri del II corpo d'armata per proseguire il viaggio. Ma il loro mancato arrivo ed il trasferimento del *Cervino* ad Iwanowka avevano impedito il ricongiungimento dell'80° al battaglione, e la compagnia era passata alle dipendenze del II battaglione dell'89° reggimento fanteria della divisione *Cosseria*, prendendo posizione sulla cosiddetta «quota Pisello», un'altura piccola, ma di grande importanza tattica perché dominava la piana del fiume Kalitwa all'estremità Ovest dell'abitato di Nowo Kalitwa. Il freddo era micidiale, si era intorno ai −35°, gelava persino l'olio speciale per la lubrificazione dei cannoni i cui otturatori dovevano essere scaldati sul fuoco acceso all'interno di alcune isbe. L'80° contrastò un violento attacco russo il 19, pressoché da sola perché del reggimento di fanteria, sulla quota, era presente il solo colonnello comandante con pochissimi soldati; ripiegata su una nuova linea di resistenza, vi era raggiunta nella notte del 20 dal battaglione alpino *Tolmezzo* dell'8° reggimento della *Julia*, in appoggio al quale sosteneva una serie di attacchi nei giorni 22, 26, 30 e 31 dicembre portati da fanteria appoggiata da carri. Proprio in quest'ultimo giorno dell'anno, la lotta divampò violentissima ed in breve tempo furono messi fuori uso cinque carri russi, di cui due colpiti dal pezzo anticarro da 47/32 del caporalmaggiore Angelo Gabrieli. Nonostante fosse stato piú volte respinto, il nemico non si dette per vinto, e continuò a reiterare gli attacchi. La squadra anticarro di Gabrieli si trovò nuovamente a sostenere lo scontro diretto contro i T 34, ed il capo pezzo non mollò sino all'ultimo, rendendosi protagonista di una fredda, calcolata determinazione che la motivazione della medaglia d'oro al valor militare concessagli dal comandante della *Julia*, che si trovava sul posto ed aveva assistito alla scena, metteva in evidenza con sintetica efficacia:

«Puntatore di pezzo anticarro, già distintosi per abilità e valore in precedenti azioni, durante un attacco in forze di carri armati nemici attendeva freddamente che questi giungessero a brevissima distanza per poterli colpire con sicura efficacia. Ferito gravemente da una raffica di mitragliatrice, rifiutava di allontanarsi dal pezzo ordinando ai propri uomini di sostenerlo in modo da poter continuare la propria opera di puntatore. Nonostante le sue gravi condizioni riusciva a colpire un carro nemico. Accortosi che questo, benché colpito, continuava la sua corsa verso il pezzo, ordinava ai suoi dipendenti di allontanarsi e mettersi in salvo mentre con disperata energia ricaricava e puntava il pezzo da solo. A distanza di non piú di due metri faceva partire il colpo colpendo il carro nemico che, spinto dall'inerzia, schiacciava il cannone ed il suo eroico tiratore. Superbo esempio di coraggio, altruismo ed assoluta e completa dedizione al dovere.»[72]

[71] Viazzi, L., *op. cit.*, pp. 200-201.

Rossosch, il principio della fine

La sera del 14 gennaio, gli uomini del *Cervino* avevano avuto l'avviso che il periodo di riposo era terminato: il giorno dopo sarebbero dovuti partire in camion per Mitrofanowka, una trentina di chilometri a Sud di Rossosch, sulla linea di fronte tenuta dai tedeschi. Ma il trasferimento non avrebbe mai avuto luogo. Si legge nella relazione ufficiale:

«Nella giornata del 15 gennaio, un reparto di una brigata corazzata della 3ª armata sovietica, formato da una ventina di carri armati che trasportavano anche dieci uomini ciascuno, alle ore 5,30 irrompeva in Rossosch. Quivi era la sede del comando del corpo d'armata alpino, che avendo inviato in linea le proprie armi controcarro non disponeva di una efficiente difesa alla periferia dell'abitato. La lotta si portava fra le case; ufficiali ed alpini ed elementi dei vari comandi e servizi, il battaglione sciatori *Monte Cervino*, appoggiati da due semoventi tedeschi e poi anche da una squadriglia di *Stukas*, riuscivano a distruggere 12 carri, a catturare 40 prigionieri e ad eliminare la maggior parte della fanteria trasportata sui carri. Alle ore 16 i pochi russi superstiti lasciavano Rossosch. [...]. Il giorno 16 il comando del corpo d'armata alpino decideva di trasferire subito la propria sede da Rossosch (alla destra del settore) a Podgornoie (sinistra), lasciando la difesa della località al locale comando di zona ed ai reparti dislocativi...

«Ancora nella giornata del 16, Rossosch era nuovamente attaccata da carri armati e da fanteria autotrasportata e cadeva per la maggior parte in mano del nemico, pur prolungandosi la resistenza di alcuni nuclei alla periferia dell'abitato.»[73]

In effetti per il tenente colonnello Binda,[74] dello Stato Maggiore del corpo d'armata alpino, al quale era stato demandato l'incarico di presiedere alla difesa della zona coadiuvato dai tenenti colonnelli Scaglia e Marconi, anch'essi dello stato maggiore del corpo d'armata alpino, il compito si rivelava subito piuttosto arduo. Le forze a sua dispo-

[72] *Il battaglione alpini sciatori «Monte Cervino» in Grecia ed in Russia*, edizione a cura dei reduci del reparto, 1987, p. 3.

[73] *Le operazioni delle unità italiane al fronte russo*, cit., pp. 426-428.

[74] Il tenente colonnello Binda in questione dovrebbe essere stato il protagonista, a meno di un'omonimia peraltro improbabile, di un episodio drammaticamente inusuale svoltosi durante la ritirata del corpo d'armata alpino, nell'ultima decade di gennaio 1943. Un gruppo di alpini era stato bloccato da un carro armato russo, due elementi del cui equipaggio, scesi dal mezzo, tenevano i nostri sotto la minaccia delle armi individuali, intimando loro di avvicinarsi. Binda, calmo, avvertí gli alpini che lui si sarebbe sparato, e che approfittassero della confusione per saltare addosso ai russi, e tutto avvenne come era stato programmato. L'episodio, narrato ad Egisto Corradi da uno degli alpini presenti alla scena, è stato da lui riportato nel suo libro *La ritirata di Russia* (Milano, Longanesi, 1964) alle pp. 167-168.

sizione si limitavano ad un battaglione del 277° fanteria della divisione *Vicenza*, unità preposta a compiti territoriali di occupazione, priva di reale efficacia combattiva, al XXX battaglione guastatori del genio alpino, affluito in quello stesso giorno da Archangelskoje, al I battaglione complementi della *Cuneense*, arrivato in Russia fresco fresco dall'Italia quattro giorni prima, reclute di primo pelo armate (come tutti i reparti di complementi) di soli fucili e bombe a mano, che si trovava accantonato nel villaggio di Sukowka Babka, circa 12 km a Nord-Est di Rossosch, ed infine dal *Cervino*.[75]

In un suo libro concernente la triennale esperienza di prigionia in Russia, ma i primi cinque capitoli del quale riguardano le vicende comprese fra i combattimenti di Rossosch del 15-16 gennaio ed il giorno 19 dello stesso mese, allorché fu catturato, Vicentini cosí racconta:

«Una difesa organizzata non era per il momento possibile, anche perché non era stata prevista.

«Rossosch era una bolgia. Decine di carri armati russi, i grossi T 34, sferragliavano veloci lungo le strade innevate sparando e mitragliando. Correvano in tutte le direzioni e ti capitavano addosso inaspettatamente ad ogni angolo di strada. Prendevano di mira le case in muratura, i capannoni, qualsiasi automezzo, travolgendo con furia infantile quei pali carichi di tabelle indicatrici che costellavano qualsiasi crocicchio di retrovia. I colpi dei loro cannoni, resi ancora piú freddi e metallici dal gran freddo, erano contrappuntati dalla fucileria, dalle nostre mitragliatrici, dallo scoppio delle mine, dall'ansimare delle auto in fuga. A rendere un tantino piú spasmodico questo concerto, di tanto in tanto arrivavano gli *Stukas* tedeschi con l'urlo dei loro motori e gli squarci delle loro bombe.

«Tutto questo durava da tre ore.

«All'alba i carri s'erano presentati in città senza farsi annunciare e, sparando all'impazzata con tutte le armi di bordo, avevano svegliato di soprassalto italiani e popolazione russa. Tutta la gente del quartier generale del corpo d'armata alpino, gli scritturali, i magazzinieri, quelli della sussistenza e i carabinieri, i meccanici delle officine e dei parchi automezzi, i genieri ed i panettieri che stando a piú di 30 chilometri dal fronte dormivano sicuri e certi di non vedere mai un soldato dell'armata rossa, ora se li trovavano sotto casa a farla da padroni.»[76]

Contro i carri, anche gli alpini del *Cervino*, che costituivano la forza combattente piú valida ed esperta, avevano ben poche possibilità d'azione: le sole armi di un certo effetto erano le mine. Anche con quelle, gli sciatori dimostrarono di saperci fare e di essere all'altezza della fama acquisita sino allora.

Oltre che con le mine, i «cervinotti» attaccarono in alcuni casi direttamente i carri, arrampicandosi sullo scafo e cercando di aprire il portellone superiore – alcuni di essi erano stati messi fuori uso, forse non proprio 12 come afferma la relazione ufficiale, ma una metà, ed ora giravano a portelli ben chiusi, mentre all'inizio i capi equipaggio emergevano baldanzosamente dalla torretta – per infilare le bombe a mano all'interno di questa, rinverdendo il carattere tipicamente «d'assalto» del battaglione ed il suo spirito combattivo. In una di queste azioni era morto il caporalmaggiore Angelo Mabellini, che già aveva distrutto un carro con una mina, mentre un altro alpino non identificato, per essere sicuro che il carro non riuscisse ad evitare l'ordigno che intendeva mettergli sotto i cingoli, lo piazzò solo pochi attimi prima del suo passaggio, e naturalmente saltò in aria con esso. Valido cacciatore di carri si dimostrò anche l'alpino Venerio Cauda, il «mediatore» di cavalli di Klinovoj, che si era costruito un ingegnoso sistema personale con mine che, poste sul previsto percorso del carro, venivano opportunamente «pilotate» da lui o da un compagno sistemato sul lato opposto della strada, a mezzo di un pezzo di filo telefonico al quale erano state agganciate, in modo che venissero a trovarsi sotto la pressione di un cingolo o di un altro in relazione alla direzione seguita dal mezzo.[77] Bisognava arrangiarsi cosí, mine, bombe a mano e bottiglie molotov; c'era solo un pezzo anticarro a Rossosch, quella mattina, che alcuni serventi della 80ª compagnia armi d'accompagnamento, rimasta al fronte alle dipendenze tattiche del battaglione *Tolmezzo*, erano venuti a prelevare presso il magazzino artiglieria in sostituzione di quello del caporalmaggiore Gabrieli, andato distrutto nell'azione che è stata descritta. Appostato all'imboccatura del ponte sul Kalitwa, fece anch'esso la sua parte, colpendo alcuni carri e mettendoli fuori uso.

Verso mezzogiorno tutti i carri erano stranamente spariti, e le strade si erano di colpo riempite di camion, autoveicoli, slitte trainate da muli e cavalli, il tutto in un affannoso vai e vieni. Si stavano sgombrando comandi, magazzini, ospedali, e non era facile, perché le strade dirette a Nord e ad Ovest erano ingolfate dal traffico dei tedeschi che ripiegavano dal settore Sud del fronte. Il capitano Lamberti, recatosi presso ciò che era rimasto del comando del corpo d'armata, aveva ricevuto l'ordine di continuare ad assicurare la difesa di Rossosch; pertanto, dava disposizioni perché la 1ª compagnia si schierasse al centro della città, e la 2ª a cavallo del ponte sul Kalitwa per intercettare l'accesso al centro abitato da Sud-Ovest.

Ma non tutti i carri armati russi si erano però allontanati da Rossosch, alcuni si erano mantenuti nei dintorni e si mantenevano in collegamento radio con i loro comandi, con messaggi che venivano chiaramente intercettati dall'apparato campale del *Cervino*.

A notte inoltrata, si era presentata al comando di battaglione una ragazza russa, amica di uno degli sciatori, informando che gli equipaggi dei carri avevano detto agli abitanti che il giorno dopo sarebbero tornati, accompagnati da truppe motorizzate. E cosí fu.

Alle prime luci dell'alba del 16 gennaio, prima sordo e poi sempre piú distinto, cominciò ad udirsi il macinare inconfondibile dei carri armati. Erano tanti, stracarichi di fanteria e con altra truppa che seguiva a piedi. Lontano, verso la stazione ferroviaria, era un crescendo di

[75] FALDELLA, E., *op. cit.*, p. 1507.
[76] VICENTINI, C., *Noi soli vivi*, Milano, Cavallotti, 1987, p. 17.
[77] VIAZZI, L., *op. cit.*, pp. 211-212.

scoppi e raffiche cui si sovrapponevano le cannonate sempre piú frequenti, e la descrizione di Vicentini rende bene i contorni della scena. Colonne di fumo si alzavano in verticale nel cielo terso e freddissimo, scosse di quando in quando dalle tonanti esplosioni dei depositi di munizioni e carburanti che saltavano in aria. L'atmofera era da tregenda. I contatti con i rappresentanti del corpo d'armata e con gli altri reparti venivano meno, uno dopo l'altro, nei telefoni ormai si urlava, cercando invano di farsi capire, e solo ai portaordini era affidata la speranza di un collegamento.

Il battaglione complementi della *Cuneense*, che s'era portato verso Rossosch ed aveva pernottato in alcune baracche nei pressi dell'aeroporto, aveva avuto l'ordine di circondare il centro abitato e penetrarvi all'interno, compiendo l'operazione con il *Cervino*. Ma le due compagnie che si erano messe per prime in movimento si erano imbattute in una colonna corazzata russa contro la quale avevano cercato di opporsi a moschettate e bombe a mano, sacrificandosi letteralmente sino all'ultimo uomo. Le altre due, che si stavano dirigendo verso la parte opposta della città, erano a loro volta intercettate da un plotone di carri armati nemici. Non poteva che seguirne un massacro: la maggior parte degli uomini fu uccisa, colpita dalle armi di bordo o maciullata dai carri; molti furono i feriti, tra cui lo stesso comandante di battaglione, e su alcuni di essi infierí una specie di gimkana da parte degli equipaggi che passavano e ripassavano per dilaniarli con i cingoli.[78] Accanita resistenza oppose anche il XXX battaglione guastatori del genio alpino con le due compagnie 6ª e 9ª, di cui la prima sarebbe stata costretta a ripiegare su Podgornoje con poco meno della metà dei propri effettivi mentre la seconda venne pressoché distrutta.

La situazione divenne, in breve, estremamente critica. In pratica, a fronteggiare i russi, erano rimaste le due compagnie del *Cervino*, poco piú di duecento uomini in tutto, con le armi individuali, qualche mitragliatore e nulla piú. Alcuni pezzi controcarro tedeschi, giunti nel corso della notte e serviti da fanti della *Vicenza*, non poterono, infatti, essere impiegati, quantunque messi in postazione, a causa dell'imperizia degli improvvisati serventi. Le ultime ore di permanenza del *Cervino* a Rossosch vanno lasciate alla descrizione che ne fa Vicentini:

«"Pronto, pronto, seconda?... pronto seconda... passo."

«Nell'auricolare si sentiva solo un fischio continuo che variava di modulazione quando il radiotelegrafista girava impercettibilmente le manopole.

«"Pronto, pronto. Qui *Cervino*. Seconda mi senti?... passo." Ero all'ascolto sulla seconda cuffia della radio del comando di battaglione. L'operatore cercava invano, da piú di mezz'ora, di mettersi in contatto con la 2ª compagnia schierata a difesa del ponte sul Kalitwa. Il collegamento era disturbato da un fitto intrecciarsi di messaggi in russo, alcuni trasmessi da voci femminili... "Eccola!... eccola!" esclamò l'alpino accoccolato in terra vicino all'apparecchio.

[78] Bedeschi, G., *Nikolajewka c'ero anch'io*, Milano, Mursia, 1973, p. 308.

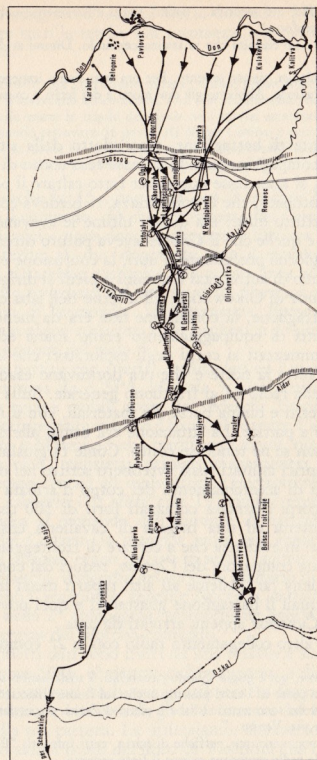



Fig. 12. L'area nella quale ebbe luogo il ripiegamento del Corpo d'Armata Alpino dalla linea sul Don (le frecce indicano le direttrici di marcia delle varie divisioni) ed in cui si svolse anche quello dei resti delle due compagnie fucilieri del *Cervino* fra il 16 e il 22 gennaio 1943 dopo l'abbandono di Rossosch. (Da *Le operazioni delle unità italiane al fronte russo...*, USSME.)

«"Pronto *Cervino*, qui seconda... passo" sentii chiaramente nella cuffia. Mi feci dare in fretta il microfono.

«"Finalmente, è un'eternità che vi stiamo cercando. Dimmi svelto cosa succede lí da voi... passo."

«"Sono una valanga, signor tenente. Per ora non siamo impegnati direttamente. Puntano verso la stazione. Abbiamo già due morti e dei feriti a causa dell'artiglieria... passo."»

Il comandante di battaglione, reso edotto della situazione, dava l'ordine che la compagnia, quando si fosse resa conto di non poter piú reggere all'urto, si sganciasse dopo aver fatto saltare il ponte. Il tenente Corte di Montonaro, che la comandava, richiedeva con urgenza munizioni e soprattutto mine; ma queste ultime le avevano in dotazione solo i tedeschi, e quelle che il *Cervino* aveva potuto ottenere erano state adoperate il giorno precedente. Fuori, la confusione era al massimo: un fiume continuo di automezzi e uomini a piedi si dirigeva affannosamente in direzione di Olkowatka. All'interno dell'isba che fungeva da comando di battaglione, la confusione non era da meno: zaini, armi, munizioni, effetti di equipaggiamento erano sparsi ed ammucchiati ovunque, inframmezzati ai corpi degli esploratori che avevano pattugliato sugli sci tutta la notte e che ora dormivano esausti, insensibili al gracchiare della radio ed al frastuono generale. Sulla strada, gli automezzi con i feriti e buona parte dei materiali, con il motore acceso, si apprestavano a partire. La situazione era ormai alle ultime battute, non v'era chi non se ne rendesse conto. Come fa giustamente rilevare Vicentini, gli storici militari russi avrebbero scritto nel dopoguerra che nelle operazioni di accerchiamento del corpo d'armata alpino furono impiegati due corpi d'armata corazzati forti di 300 carri armati, sei divisioni di fanteria ed una brigata di cavalleria cosacca, ma non avrebbero messo in evidenza che a cercare di fronteggiare questa massa, c'erano le due compagnie del *Cervino*, reduci dai combattimenti di Iwanowka e Seleny Jar, insieme ad altri reparti messi insieme all'ultimo momento, quali il battaglione guastatori e quei poveracci di complementi della *Cuneense* appena arrivati da casa.

Poco dopo, altro collegamento radio con la 2ª compagnia:

«"Signor tenente, qui è grigia. Siamo circondati. I russi hanno sorpassato il ponte che è saltato solo in parte ed i carri passano anche sul fiume ghiacciato. Il tenente Corte ed il tenente Caruso sono morti. L'isba è piena di feriti. Aspettiamo che passi l'ondata e poi veniamo via. Venite..."

«Si sentirono voci concitate, raffiche di mitra, vetri infranti. "Pronto, pronto, seconda, mi senti?" la radio sembrava avesse il fiato sospeso.

«"Continua a provare" dissi al caporale radio che mi guardò incredulo come per dirmi: ma non hai capito?»

Lamberti dava l'ordine di ritirarsi, ed una squadra inviata in supporto incontrava i resti della compagnia, una ventina di alpini con i volti tesi, laceri, le tute bianche sporche di sangue che trascinavano

un toboga con adagiato il tenente Corte morente.[79] Era giunto il momento di levare tutti le tende. Gli automezzi e le motocarrette si mettevano in moto:

«Per chi partiva fu una liberazione; prima i minuti erano interminabili e le speranze di uscirne vivi si andavano affievolendo. Noi che rimanevamo, non li consideravamo dei fortunati; quelle erano le regole del gioco: se i servizi arretravano, le truppe combattenti ed il comando restavano in posto. Al *Monte Cervino* e con Lamberti avevo imparato fra l'altro che, come in cordata, chi aveva la responsabilità doveva stare in testa quando si avanzava e restare ultimo quando si arretrava. Era un codice d'onore.»

Riunitasi anche la 1ª compagnia con il tenente Nocente che ne aveva assunto il comando, ciò che era rimasto del *Cervino* – 120 uomini e 2 mitragliatrici – poco dopo mezzogiorno iniziava il ripiegamento, leccandosi le ferite, sí, ma, dopotutto, con il morale ancora alto; si confidava che si sarebbe costituita una nuova linea arretrata, cosí come era accaduto in agosto nel settore della *Sforzesca* od a Seleny Jar, dopo la perdita di Iwanowka. In lontananza, Rossosch bruciava ed esplodeva, in un alone rossastro i cui bagliori si irradiavano corruschi sullo sfondo plumbeo del cielo.[80]

La colonna partita con i feriti, i congelati ed i materiali (compresi gli sci), era formata da 6 SPA 38 e da 9 autocarrette, di cui 2 con a rimorchio le cucine mobili avute dai tedeschi. Erano partiti con gli automezzi il sottotenente medico Lincio, il tenente Castellani, i sottotenenti Grigato e Marini ed una trentina di alpini, quasi tutti del plotone comando, cioè i mensieri, cucinieri, magazzinieri, furieri. Di questo plotone, erano restati gli esploratori, i portaordini, la squadra radio; anche le salmerie (10 slitte con 19 uomini) erano state avviate verso Olkowatka al comando dell'aiutante di battaglia Viviani. Dei 120 uomini del *Cervino*, la maggior parte era appartenente alla 1ª compagnia; gli ufficiali erano rimasti in sette: capitano Lamberti, capitano medico Bianchi, dirigente del servizio sanitario di battaglione, tenente cappellano Casagrande, tenente Nocente, aiutante maggiore, tenente Tosana della 2ª compagnia, sottotenente Sgorbini della 1ª, sottotenente Vicentini del plotone comando.

Tutti i suddetti dati sono tratti da una relazione scritta da Vicentini il 12 settembre 1946, al rientro dalla prigionia, e diretta al ministero della Guerra, messaci anch'essa gentilmente a disposizione dal compilatore. La relazione comprende gli avvenimenti dal 15 al 19 gennaio 1943, data della sua cattura. La utilizziamo, attraverso una sintesi, integrandola con alcuni brani del libro di Vicentini che ci sono sembrati piú significativi, consapevoli che entrambe le fonti documentali rap-

[79] Il tenente Luigi Corte di Montonaro era rimasto gravemente ferito al capo ed al collo; sarebbe morto in seguito, su un treno ospedale in viaggio da Karkow a Kiew, ed in quest'ultima città fu sepolto (VIAZZI, L., *op. cit.*, p. 232).

[80] VICENTINI, C., *op. cit.*, pp. 23-28.

presentano il piú immediato ed esauriente resoconto in merito alle vicende finali del battaglione *Monte Cervino* in terra di Russia.

Verso Ovest, mentre il cerchio si stringe

Usciti da Rossosch nel primo pomeriggio del 16 gennaio, i resti del reparto si dirigevano sulla strada per Olkowatka lungo la quale, durante la manovra effettuata per aggirare un carro armato russo che, occultato in una balka, sparava alle spalle di tutti coloro che transitavano, venne smarrita una cassetta di munizioni. Raggiunto il villaggio di Astakov, Lamberti aveva ordinato che una pattuglia di quattro alpini tornasse indietro a recuperarla, ma questa, eseguita la missione e dopo aver sostenuto uno scontro a fuoco con un nucleo di partigiani durante il quale subiva un morto ed un ferito, veniva catturata durante una sosta lungo la via del ritorno. Ad Astakov, intanto, altri tre alpini, rimasti distaccati dal resto del reparto per procurare cavalli da adibire al traino delle slitte trasportanti feriti e materiali, venivano anche loro fatti prigionieri. Si avevano cosí i primi smembramenti che si sarebbero potuti ricostruire solo dopo la guerra attraverso le testimonianze dei protagonisti diretti sopravvissuti anche alla prigionia. [81]

Un altro attacco aveva luogo da parte di tre carri armati russi, letteralmente gremiti di truppe, apparsi all'improvviso su un'altura che dominava il villaggio. Gli uomini del *Cervino* cercarono scampo sul greto gelato del fiume Kalitwa sfilando guardinghi lungo un tratto tortuoso e con le rive coperte di arbusti che offrivano un po' di riparo. Purtroppo, i carri aprirono il fuoco con i cannoni; una granata ruppe la superficie di ghiaccio del fiume determinando una crepa longitudinale che, diramatasi di colpo con una serie di fenditure, abbassò la lastra sotto i piedi di un gruppo di alpini che trascinava le due mitragliatrici montate su slittini. In un attimo gli uomini ebbero l'acqua fin sopra le caviglie, e per non affondare ulteriormente furono costretti ad abbandonare le armi; ma, quel che è peggio, la loro sorte da quel momento fu segnata, perché le scarpe rimasero bagnate e dopo qualche giorno avrebbero pagato caro, sotto forma di congelamenti, quell'incidente. Arrivarono ad Olkowatka che era già buio, accolti da rabbiose raffiche di mitragliatrice di due carri armati non appena passato il ponte che immetteva nel centro dell'abitato. La prima raffica aveva abbattuto due uomini e ferito un altro. Riparatisi in alcune isbe,

> «... Bianchi cercava di medicare il ferito che aveva una pallottola nel fegato... Purtroppo non era trasportabile, ed anche se lo fosse stato non avevamo alcun mezzo su cui caricarlo. Il ferito aveva capito che per lui era finita, ma con la ritrosia e la dignità tipiche dei montanari non voleva impietosire. Non ci furono addii commoventi, non lasciò nessun messaggio per quelli di casa, tutto si risolse con un poco convinto "aversi". Certamente ci invidiava disperatamente, ma non poteva immaginare che, tolti 4 o 5, nessuno del nostro gruppo sarebbe mai piú "tornato a baita". In quel momento ci sentivamo dei vigliacchi. Avevamo bensí lasciato tanti dei nostri, insepolti nelle strade di Rossosch ed altri due giacevano poco lontano, ma abbandonarne uno cosciente ed indifeso richiedeva un cinismo cui non avevamo fatto il callo. Avremmo sopportato cose ben peggiori.» [82]

[81] Queste testimonianze sono riportate in Viazzi, L., *op. cit.*, pp. 226-228.

Per la prima volta gli ufficiali del *Cervino* ebbero il sospetto di avere la strada tagliata, e cominciarono a spiegarsi, allora, la strana sparizione di tutti i carri armati che avevano scorrazzato per Rossosch il giorno prima: i mezzi avevano proseguito verso Nord e verso Ovest, andando ad occupare tutti i nodi stradali alle spalle del corpo d'armata alpino. Era quindi prudente abbandonare le strade o le piste e dirigersi verso Ovest attraverso la steppa, non troppo distanti, però, dalla strada diretta a Varvarovka. Tutto sommato, l'essere appiedati aveva un vantaggio, in quanto si poteva scegliere la pista meno individuabile dal nemico, che sembrava per ora interessato ad occupare solo le strade ed i punti chiave. Ma tutti, a questo punto, rimpiangevano gli sci che non erano serviti nei due giorni di combattimento a Rossosch e che erano stati inviati indietro con la colonna degli autocarri.

Abbandonata rapidamente Olkowatka, dopo una decina di chilometri nella notte gelida si fermarono in un villaggio per una breve sosta; non piú di due ore.

> «Appena sdraiato a terra, crollai addormentato, e faticarono molto a svegliarmi quando si trattò di partire. Non solo io, ma tutti erano stanchissimi. Eravamo in piedi dal 14 sera, ed erano stati tre giorni e tre notti abbastanza tumultuosi, ma il comandante era convinto – ed aveva ragione – che se volevamo uscire dall'accerchiamento bisognava battere in velocità i russi. Occorreva passare prima che le puntate, benché profondissime, delle loro truppe corazzate fossero integrate e sostenute dalle divisioni di fanteria.» [83]

All'alba, arrivarono in un grosso paese che ben presto si riempí di militari non inquadrati, a gruppetti od isolati, a piedi, su slitte, a cavallo, di tutti i corpi, la maggior parte senza armi, terrorizzati dall'avere i russi alle calcagna. La stessa torma di gente si dipanava lungo la pista, allargandosi a perdita d'occhio, un fiume nerastro e formicolante su cui circuitava a brevi intervalli un ricognitore russo, a quota bassissima,

> «... vedevamo chiaramente i visi dei due russi nella carlinga aperta: ghignavano indifferenti alle fucilate dirette contro di loro...» [84]

La giornata del 17 si concludeva con una sorpresa, per fortuna lieta. Nel villaggio raggiunto verso l'imbrunire, gli alpini del *Cervino* ritrovarono la colonna delle slitte che, partita da Rossosch con un vantaggio di circa quattro ore, aveva fatto pressappoco la stessa strada, ed il battaglione si ricollegava cosí con una parte dei suoi mezzi di

[82] Vicentini, C., *op. cit.*, pp. 32-34.
[83] *Ibidem*, p. 36.
[84] *Ibidem*, p. 37.

trasporto e trovava viveri, munizioni ed equipaggiamento di ricambio. Un bel minestrone di riso e fagioli solennizzò l'incontro al quale parteciparono anche due ufficiali del comando del corpo d'armata alpino, i tenenti colonnelli Marchesi e Binda.[85]

«La notte fu tumultuosa. Sempre nuove colonne di soldati in ritirata affluivano sul paese; alle porte delle isbe, già stracolme, si affacciavano volti spettrali in cerca di riparo. Fuori infuriava la tormenta ed i nuovi arrivati avevano sopracciglia, baffi e barbe incrostate di ghiaccio e le divise coperte da due dita di neve indurita.»[86]

Fattosi giorno, il *Cervino* si mise in moto seguito da centinaia di sbandati. La colonna era divenuta una baraonda nella quale era difficoltoso tenere uniti i propri uomini. Soprattutto le slitte erano ostacolate dalla fiumana di gente che non faceva nulla per lasciare il passo, ed i conducenti dovevano usare le maniere forti per impedire che fossero assalite da quest'orda per la quale non esistevano piú né ordine né disciplina.

Verso mezzogiorno arrivarono alle porte di Varvarovka, nei cui pressi assistettero, senza poter far altro che aprire un fuoco di contrasto piú figurativo che sostanziale (e, del resto, non sarebbe potuto essere altrimenti), all'annientamento di una porzione della colonna da parte di alcuni carri armati. Girando intorno a Varvarovka, cercarono piú a Nord un punto per attraversare la strada che portava a Nikitovka, ma questa era battuta da camion e carri armati russi; e, d'altra parte, fu scartata l'alternativa di andare verso Nord, dal momento che da un contingente di ungheresi unitisi alla colonna avevano appreso che i sovietici avevano sfondato anche il loro fronte e stavano scendendo da Ostrogolsk in direzione di Valujki. Fermatisi in un piccolo villaggio, Lamberti decise di tentare nella notte l'attraversamento della strada in un tratto ben distante dai centri abitati, per puntare su quest'ultima località, importante centro ferroviario sul quale convergevano quasi tutte le truppe in ritirata, evitando con cura non solo le strade, ma anche le piste ed i villaggi. Purtroppo, occorreva abbandonare slitte e muli, ormai sfiniti, ed alleggerire al massimo l'equipaggiamento individuale: l'ordine era di svuotare lo zaino, tenere solo munizioni ed un po' di viveri. Si rinnovò, piú o meno, la scena di Iwanowka un mese prima. Gli zaini, liberati di indumenti, coperte, elmetti e di ogni altro oggetto, furono stipati dei viveri rimasti sulle slitte:

«Quello che non entrava negli zaini fu mangiato seduta stante. C'erano alpini che si ingozzavano di tonno per poi ficcarsi in bocca manciate di zucchero, chi mangiava marmellata insieme a formaggio fuso. Io mordevo alternativamente un salame ed un pezzetto di burro, entrambi gelati, durissimi e senza sapore. Quei bocconi affrettati, consumati in piedi sotto la neve cadente, diventeranno – nei mesi che seguirono – un costante, nostalgico ricordo, il rimpianto di una felicità perduta, il punto di riferimento

[85] Cfr. nota 74.
[86] VICENTINI, C., *op. cit.*, p. 39.

nel conteggio degli interminabili giorni di digiuno. Per quasi tutti quei giovani, quella fu l'ultima "mangiata" decente della loro vita, e pareva lo sapessero.»[87]

Gli «sconci»[88] si separavano con rimpianto dalle loro bestie, le accarezzavano, dicevano loro parole d'addio, le coprivano amorosamente con le coperte che venivano abbandonate. Dopo le vicende del primo pomeriggio, il folto gruppo di sbandati s'era disperso ed il *Cervino* era rimasto solo. Per lo scavalcamento della strada si cercò un tratto isolato, che non fosse rettilineo e che permettesse l'avvicinamento senza essere visti. Era stato fatto un piano, ma le condizioni psicofisiche degli uomini non erano quelle adatte ad un colpo di mano: erano quattro giorni che praticamente non dormivano, si era combattuto e camminato senza soste, la tormenta del giorno precedente aveva dato il colpo di grazia. Al momento di agire tutto andò a rovescio; qualcuno non si mosse, altri avanzarono per loro conto, non ci fu coordinamento e tutto ciò consentí ai russi di avere buon gioco.

Verso le 18, tutto il reparto scese da alcuni pagliai lungo un piccolo avvallamento. Lamberti, dopo aver dato le disposizioni per l'azione, volle fare una ricognizione insieme al tenente Nocente e ad altri quattro alpini.[89] Poco dopo si udí una breve, ma violenta sparatoria nella direzione della strada; erano stati intercettati. Gli altri, dopo aver atteso invano il segnale di Lamberti ed il suo ritorno, si mossero a loro volta per tentare l'attraversamento in un altro punto, ma furono fatti segno ad un rabbioso fuoco di mitragliatrice ed altre armi automatiche che procurò tre morti ed alcuni feriti e dal quale riuscirono a sganciarsi grazie all'efficacia del tiro di alcuni alpini della 1ª compagnia lasciati appostati in una valletta con questo precipuo compito. Il ritorno ai pagliai fu molto amaro. Non c'era piú il comandante di battaglione né c'erano quelli di compagnia. Degli ufficiali, erano rimasti tre sottotenenti, Vicentini, Sgorbini e Tosana, il capitano medico Bianchi ed il tenente cappellano Casagrande; di essi, Bianchi, il piú elevato in grado, aveva i piedi congelati; Sgorbini, in Russia da una settimana, era letteralmente sopraffatto dagli avvenimenti e Tosana, dopo la pressoché totale distruzione della sua 2ª compagnia nella difesa di Rossosch, appariva come svuotato. Nessuno, comunque, compreso Vicentini che risultava essere quello nelle condizioni migliori, aveva l'autorità di imporsi agli altri – i due ufficiali superiori del corpo d'armata alpino erano andati via per conto loro – e questo apparve chiaro allorché sorse una divergenza di vedute circa il da farsi.

Vicentini sosteneva che bisognava togliersi da quel posto e spostarsi piú a Nord, – i russi sarebbero certamente venuti a cercarli – allon-

[87] VICENTINI, C., *op. cit.*, p. 43.
[88] Nomignolo del gergo militare all'epoca attribuito ai conducenti dei muli, o salmeristi che dir si voglia.
[89] Claudio Isoardi, Pietro Martin, Severino Sola e Francesco Roscio (VIAZZI, L., *op. cit.*, p. 241).

tanarsi ed aspettare il grosso delle divisioni alpine che dovevano essere ormai in ripiegamento. Siamo troppo pochi, sosteneva l'ufficiale, per rompere l'accerchiamento di forza ed in troppi per sgattaiolare indenni attraverso i pochi varchi che ancora inframmezzavano lo schieramento dei russi. Gli altri, invece, ritenevano che fosse necessario, innanzitutto, riposarsi, perché gli uomini erano abbrutiti dal sonno e dalla fatica, e ripartire il giorno dopo. Vicentini, a questo punto, decise di agire in proprio, e con gli alpini del suo plotone ed una decina delle altre compagnie, una quarantina di persone in tutto, si avviò verso il villaggio dove erano stati abbandonati i muli e le slitte. Erano già pronti per ripartirne dopo una breve sosta quando videro arrivare trafelati 3 o 4 alpini che raccontarono come il gruppo rimasto ai pagliai fosse stato catturato da una pattuglia a cavallo; loro si erano salvati perché erano andati in cerca di legna. Lo stato d'animo e l'atmosfera dei momenti successivi emergono chiaramente dalle pagine del diario di Vicentini:

«Camminavo stancamente verso Nord, il paesaggio era di un grigio sconfortante, il cielo e la terra si confondevano e solo un'incerta linea piú scura all'orizzonte ci suggeriva la presenza di un villaggio. Si pestava una neve appiccicosa, e non faceva affatto freddo. Il freddo lo sentivo dentro. Qualcosa si era incrinato la sera prima, e quella spavalda sicurezza che ce l'avremmo fatta aveva subito un durissimo colpo.

«Fino a quel momento eravamo riusciti a sfuggire al nemico... Ma il giorno prima molte illusioni erano cadute. Per la prima volta m'ero reso conto che i russi piombatici alle spalle si erano ormai saldamente organizzati, le truppe ed i mezzi di cui disponevano aumentavano ad un ritmo che eravamo lontani dal prevedere, controllavano tutte le rotabili e tenevano i paesi piú grossi. Il disinganno sarebbe stato ancora maggiore se avessi saputo che quello stesso giorno l'armata rossa aveva occupato Valujki e che il giorno prima era toccato a Nikolajewka (che la *Tridentina* avrebbe incontrato sulla sua strada sette giorni dopo) e ad altri importanti centri della linea ferroviaria che, nelle nostre supposizioni, doveva essere la nuova linea di resistenza italo-tedesca.»[90]

Lasciamo invece alle parole della relazione da lui stilata per il ministero della Guerra al rientro dalla prigionia la descrizione delle ultime battute della vicenda:

«Non avevo piú carta topografica, ma ricordavo vagamente la posizione dei villaggi lí intorno per averla studiata a lungo con Lamberti la sera prima. Avevo però la bussola e mi diressi verso Nikitowka cioè verso Nord-Ovest, senza cercare di attraversare la strada, anzi allontanandomene parecchio. Non era il caso di tentare un'azione di forza: eravamo armati solo di moschetti, io avevo il fucile automatico Beretta e l'aiut. batt. Viviani aveva un parabellum russo; tra tutti una cinquantina di bombe a mano. Pensavo di attendere, fuori dalla zona di perlustrazione delle forze russe, il grosso delle divisioni alpine che dovevano essere a non piú di uno o due giorni di distanza ed intanto avrei fatto riposare gli uomini.

«Camminammo tutto il giorno senza incontrare né russi né sbandati e quando fu buio ci fermammo in un villaggio di poche case. Sistemai gli uomini in due isbe, presi le normali misure di sicurezza, cioè una coppia di sentinelle all'esterno, e subito crollai addormentato in mezzo ai miei alpini.

[90] Vicentini, C., *op. cit.*, p. 46.

«Dopo circa tre ore sentimmo degli spari e le sentinelle gridare. Mi precipitai alla porta dell'isba per vedere cosa succedeva, ma mi trovai di fronte ad un gruppo di partigiani con i fucili spianati; uno stava già sulla scaletta e con la lunga baionetta mi aveva stracciato la tuta bianca sul petto. Alcuni irrompevano nell'isba sparando in aria all'impazzata e catturavano gli altri ancora intontiti dal sonno.

Erano le 19 del 19 gennaio 1943.

Con me furono catturati 36 alpini, quasi tutti del battaglione *Monte Cervino.*»

I nominativi che riesco a ricordare sono i seguenti:

— ten. capp. Casagrande	alp. Incerti[91]	alp. Catulli
— aiut. batt. Viviani	alp. Menzio	alp. Corradin
— aiut. batt. Allemandi	alp. Ravasio	alp. Marchialle
— serg. magg. Greiner	alp. Tei	alp. Guerra
— serg. magg. Fabbri Guido	alp. Vola	alp. Marcadella
— serg. magg. Invernizzi	alp. Audibert	alp. Fanetti
— serg. Tosca	alp. Chiavazza	
— serg. Roglietti	alp. Spreafico	

Le sorti della pattuglia Lamberti sono ricostruibili sulla scorta del resoconto che lo stesso protagonista principale ha fatto a Viazzi.[92] La pattuglia era stata fatta segno a colpi di armi automatiche – quelli uditi dal resto del *Cervino* che era rimasto in attesa di effettuare a sua volta l'attraversamento della strada – ma era riuscita a passare. Si dissero, con l'aiuto di una bussola e di una mappa, verso Bielgorod, trascorrendo in marcia, nella steppa completamente ricoperta da un alto strato di neve, le giornate del 19 e del 20, con brevi soste nei pagliai piú lontani dai centri abitati. Le condizioni fisiche erano ormai ai limiti: completamente privi di cappotti e coperte, disponevano di mezza pagnotta di pane scuro e di una scatola di sardine in sei. E tre alpini avevano gli arti congelati. Pur arrancando penosamente nella neve riuscirono a raggiungere e ad oltrepassare la linea ferroviaria Valujki-Ostrogolsk, né si persero d'animo allorché appresero da un contadino che Valujki era già stata occupata dai russi: Lamberti era convinto di trovare una via d'uscita, e la fiducia del loro comandante diveniva quella dei suoi uomini, che con lui sarebbero andati in capo al mondo. Ma la loro avventura aveva ormai le ore contate. Nel tardo pomeriggio del 21, nei pressi di una fattoria e mentre infuriava una forte tormenta di neve, caddero in un'imboscata di partigiani; nello scontro a fuoco che ne seguí, i russi lasciarono sul terreno un morto e due feriti, ma Martin fu ucciso e Sola ferito alle gambe. Nelle ore successive, venne messa in atto una condotta elusiva che servisse a far perdere le tracce, tanto che si tolsero addirittura gli scarponi Vibram per evitare di lasciare sul terreno le impronte cosí caratteristiche delle loro suole. Ma nelle prime ore del mattino del 22 incapparono in un posto di blocco partigiano; cercarono di resistere, aprirono il fuoco, Lamberti

[91] Dalla relazione Vicentini (pp. 7-8) si legge che solo al rientro dalla prigionia, egli seppe che Incerti non era tra quelli catturati con lui.

[92] Viazzi, L., *op. cit.*, pp. 244-247.

fu ferito ad un braccio, ma gli altri erano parecchie decine e l'esito era già segnato.

In guerra, come nella vita, la componente fortuna gioca un suo ruolo: loro non lo sapevano, ma erano riusciti ad arrivare a breve distanza da alcuni avamposti mobili tedeschi.

L'80ª compagnia armi accompagnamento, che era rimasta sulla linea del fronte alle dipendenze tattiche del battaglione *Tolmezzo*, iniziò il ripiegamento con le unità del corpo d'armata alpino, seguendo gli itinerari in parte della *Julia* ed in parte della *Cuneense*. La colonna motorizzata con i servizi del battaglione, i feriti ed i materiali, partita il 16 gennaio da Rossosch, giunse a Karkow e proseguí poi appiedata verso Gomel, che raggiunse dopo circa un mese di marcia.

L'aria era già densa di primavera, quel giorno di aprile in cui il *Cervino* che tornava dalla Russia attraversò Aosta. Rispetto all'altra primavera, quella di due anni prima, quando erano rientrati i «cervinotti» dell'Albania, le cose generali erano peggiorate, la guerra aveva ormai preso la sua direzione e per noi era quella in discesa. Ma per il *Cervino* che tornava a casa, l'atmosfera era la stessa di allora, un immenso abbraccio affettuoso, caldo nella sostanza quanto sobrio nella forma, com'è nel carattere valdostano, ed i mazzi di fiori offerti ad ogni uomo e tenuti da questi nella mano sinistra durante lo sfilamento, dicevano anche quello che non si riusciva ad esprimere. Idealmente, in testa al battaglione marciavano con gli altri tutti quelli che non erano rientrati.

«Signore della sventura
che conosci tutto l'umano tormento
e tutto il bene dell'uomo,
ho superato ogni prova
e ogni sgomento,
ho vinto ogni paura
e volo senza un lamento
in questo viaggio che dura
per l'infinito squallore verso l'ignoto.»[93]

Quanti erano? Non era facile allora, come non lo fu dopo, per tanti anni ancora, fare un bilancio delle perdite. Solo recentemente è stato possibile a Vicentini, dopo infinite, pazienti ricerche e ricostruzioni realizzabili solo con il grande attaccamento che lo lega al suo reparto, ricostruirne i ruolini e specificare dove fattibile, accanto ad ogni nome, la sorte (reduce, caduto, ferito, prigioniero, disperso) e gli elementi relativi all'evento (data e località).[94] Per alcuni, non vi è nessuna annotazione, non figurando neanche nell'elenco dei dispersi compilato dal ministero della Difesa. Anche la concessione delle ricompense è

[93] I versi fanno parte di una poesia scritta dal tenente Italo Stagno nel campo di prigionia di Kiew, nel quale poi morí, sequestrata dai russi ma riportata in Italia, a memoria, dal sottotenente medico Reginato della 2ª compagnia del *Cervino*. Il testo intero è inserito nel libro di Brevi, G., don, *Russia 1942-1943* (Milano, Garzanti, 1955, p. 127).
[94] Vedi nota 57 in questo stesso capitolo.

stata riportata nei particolari. Lavoro analogo, come abbiamo già avuto modo di rilevare, è stato fatto da Cossard per il ciclo operativo in Albania, ed i due elaborati, riuniti insieme, fanno parte di un unico opuscolo ciclostilato di 40 pagine, *Il battaglione alpini «Monte Cervino» in Grecia ed in Russia*, distribuito fra i reduci. Un documento prezioso, che nella sua essenzialità fatta di nomi e di dati riassume una delle pagine piú belle scritte dall'esercito italiano nell'ultima guerra. Il riepilogo delle perdite del *Cervino* di Russia parla di 114 morti accertati, di cui 72 in combattimento o per ferite, 7 a seguito di malattie e 35 durante la prigionia. I dispersi rappresentano il numero maggiore, ben 226 (di cui 32 prigionieri accertati), e solo 15 risultano essere i prigionieri rimpatriati. I reduci sono stati 224, il tutto su una forza complessiva ammontante, compresi tre scaglioni di complementi, a 564 unità.

La vicenda di Russia si sostanzia, per il *Cervino*, nella motivazione della medaglia d'oro conquistata dal battaglione per la bandiera del 4° reggimento alpini:

«Battaglione di sciatori alpini, fuso in un granitico blocco di energie e di arditismo alpino, in dodici mesi di campagna russa ha dato ininterrotte prove di eccezionale valore e di impareggiabile spirito di sacrificio. Incrollabile nella difesa, impetuoso e travolgente nell'offesa, ha sempre raggiunto le mete indicategli. Nella grande offensiva invernale russa scrive fulgide pagine di gloria, sostiene per primo l'urto di imponenti masse di fanteria sostenute da unità corazzate che hanno travolto la resistenza del fronte, le contiene con una difesa attiva ed ardita, le inchioda al terreno fino a quando arrivano rinforzi che gli consentono una tregua dopo un combattimento di due settimane compiuto senza soste, senza riparo, in una condizione di clima eccezionalmente avverso. Accerchiato da forze agguerrite di fanteria e blindate, benché ridotto a pochi superstiti in buona parte feriti, congelati ed esausti, sostiene una lotta disperata e col valore di tutti ed il sacrificio di molti riesce a rompere il cerchio di ferro e di fuoco. In seguito continua a marciare nella sterminata pianura nevosa, supera tutti gli ostacoli che si frappongono al suo andare, tiene in rispetto il nemico che lo incalza e, sparuta scolta, raggiunge le linee alleate in una aureola di vittoria uguale a quella delle piú alte tradizioni alpine e della stirpe.»[95]

È stato l'unico reparto a livello battaglione, insieme all'*Aosta* durante la prima guerra mondiale ed anch'esso per la bandiera del 4° reggimento alpini, ad essere insignito della medaglia d'oro al valor militare. Le ricompense individuali assommavano a due medaglie d'oro, 35 d'argento, 54 di bronzo, 65 croci di guerra e 12 encomi solenni. Delle medaglie, 13 erano conferite alla memoria.[96] Furono concesse dai tedeschi anche alcune croci di ferro, di 1ª classe a D'Adda e Lamberti, di 2ª classe al tenente Corte di Montonaro ed a qualche altro.[97]

[95] *L'Esercito ed i suoi corpi*, cit., vol. II, tomo I, p. 384.
[96] *Il battaglione alpini sciatori «Monte Cervino» in Grecia e in Russia*, cit., pp. 6-10.
[97] Tutti gli uomini del battaglione, almeno quelli che erano arrivati in Russia nel febbraio 1942, ricevettero inoltre, secondo quanto riferito da Vicentini, la medaglia commemorativa istituita dai tedeschi per i reparti, compresi quelli alleati, che avevano partecipato alla campagna invernale 1941-1942, ribattezzata scherzosamente «la medaglia del freddo» (era stato un inverno micidiale). Il nastrino, da portare infilato nell'asola del bottone centrale della giubba come tutte le decorazioni tedesche, era rosso con una filettatura nera centrale.

Come il primo *Cervino*, anche il secondo sembra sia stato sciolto poco dopo il rientro in Italia. Usiamo la formula dubitativa perché al riguardo non siamo stati in grado di avere notizie sicure. È certo che vi fu un terzo *Cervino*, ma non siamo in grado di affermare se si trattasse di un battaglione ricostituito dopo lo scioglimento del precedente, ovvero di questo stesso rientrato dalla Russia e, ovviamente, rimpolpato nell'organico. Era inserito nel XX raggruppamento sciatori,[98] dislocato nell'Alta Savoia tra Chambéry ed Évian-les-Bains al comando del colonnello Angelo Corrado, di cui faceva parte con i battaglioni *Monte Rosa* e *Moncenisio*, il gruppo d'artiglieria alpina *Val d'Orco* ed una compagnia del genio. Al comando del *Cervino* c'era sempre il tenente colonnello D'Adda. Il 9 settembre 1943, 200 alpini del battaglione erano riusciti a rientrare in Italia raggiungendo la zona del Moncenisio insieme ad alcuni reparti minori del raggruppamento, guidati dal colonnello Corrado che il giorno precedente aveva respinto l'intimazione di resa da parte dei tedeschi.[99]

Un pezzo di «Cervino» tra i Castelli Romani

Il vino scorre giú bene, è un bianchetto frizzantino di queste parti, niente male. Tra le piante del giardino, si aprono fessure sulla piana in lontananza, verso Roma, nascosta nel pulviscolo di calore. La villetta è simpatica, adagiata con poche altre su una lieve pendenza ai margini dell'abitato di Monte Porzio Catone, sul versante settentrionale dei Colli Albani, una trentina di chilometri dalla capitale. Il feudatario assoluto di questo microcosmo vi regna da 28 anni, lungimirante antesignano di una fuga dalla maxi-urbanizzazione, una scelta di vita allora ancora coraggiosa che, penetrando piú a fondo nell'intimo del personaggio, si attaglia pienamente al suo modo di essere e di sentire. Ne promana una grande serenità, quella di chi ha capito che è inutile opporsi al destino ed anche recriminarlo.

Carlo Vicentini, classe 1917, bolzanino ma vissuto sin dall'adolescenza a Roma, dottore in scienze economiche, già alto funzionario delle Ferrovie dello Stato e – soprattutto – già comandante del plotone comando del battaglione sciatori *Monte Cervino* sul fronte russo. Il sottotenente Vicentini di allora, del quale facciamo conoscenza attra-

[98] Il XX raggruppamento sciatori traeva origine dal III gruppo alpini «Valle», costituito dai battaglioni *Val Pellice*, *Val Cenischia*, *Val Toce* e gruppo artiglieria alpina *Val d'Orco* che, con il I gruppo alpini «Valle» e la divisione *Pusteria* (7° e 11° reggimento alpini e 5° reggimento artiglieria alpina), aveva fatto parte del contingente italiano destinato il 12 novembre 1942, dopo lo sbarco anglo-americano in Marocco e nel Nord Africa di alcuni giorni prima, all'occupazione dei territori francesi rimasti sotto la giurisdizione del governo di Vichy. Quanto al nominativo del *Monte Cervino*, è tornato a far parte dei reparti dell'Esercito dal 1° gennaio 1990 (compagnia alpini paracadutisti del 4° Corpo d'Armata alpino.)

[99] FALDELLA, E., *op. cit.*, vol. III, pp. 1710-1713.

verso alcune fotografie, aveva, rispetto al dott. Vicentini di oggi, qualche capello in piú e qualche chilo in meno, ma ad entrambi è rimasto in comune quel modo di sorridere con gli occhi, di una cordialità pacata condita da una sfumata tonalità ironica che nessuna bocca potrebbe esternare meglio.

Con la stessa spontaneità di cui già ci aveva gratificato Cossard, ci illustra e ci mette a disposizione la documentazione sul *Cervino* in suo possesso, quella rientrata fortunosamente in Italia con la sua cassetta d'ordinanza, mentre il titolare era ospite dei campi di prigionia sovietici, e quella da lui stesso originata nel dopoguerra, dalla relazione compilata per il Ministero alla piú recente ricostruzione dei ruolini del battaglione, come fatto anche da Cossard per l'Albania. E, come Cossard, ci ha fatto dono di una copia del libro che ha scritto un paio di anni fa sulla sua triennale esperienza, e di quanti erano con lui dietro i reticolati. Egisto Corradi, nella presentazione da lui curata, lo ha definito «una narrazione straordinaria, tale da essere inserita nella rosa piú ristretta delle migliori opere sulla partecipazione italiana al fronte russo». E non gli ha regalato nulla. In esso, infatti, la componente dinamica degli eventi si intreccia a quella emotiva in una simbiosi narrativa di non comune qualità. Resta il rammarico, di fronte ai banchi delle librerie occupati molto spesso da ammassi di carta stampata per i quali è difficile stabilire se il banale sia piú fitto del vacuo o viceversa, che un libro del genere non abbia la diffusione che meriterebbe. O forse no. Non sarebbero in tanti, tutto sommato, oggi, quelli in grado di coglierne nel giusto modo spirito, essenza e contenuti.

Le parole con le quali ha voluto dedicarcelo suonano a ringraziamento per il nostro adoperarsi «a far conoscere quello che ha fatto il *Monte Cervino*». È la stessa impostazione della dedica di Cossard, e ci sembra significativo questo motivo a fattor comune tra i due, la gratitudine per il «far sapere» di quel battaglione che li richiama ad una parentesi della loro vita cosí pregnante tanto da non costituire piú solo una parentesi, ma un tutto nel quale si simbolizza e si completa il loro essere uomini.

Il discorso scivola lento, pacato, interrotto ogni tanto dal sorseggiare del bianchetto che, sí, va proprio giú bene:

> «Era un bel battaglione, in gamba, reso tale anche e soprattutto dai non pochi "turbolenti" di cui i vari comandanti dei battaglioni alpini si erano prontamente sbarazzati allorché erano arrivate le richieste per il *Cervino*. Ed infatti arrivarono belle figure di lazzaroni, certo, all'inizio di non facile governabilità, ma era fior di gente che ne sapeva una piú del diavolo, pronti a tutto, capace di affrontare ogni situazione e di uscirne, non c'era cosa che li potesse turbare piú di tanto... alcuni, da borghesi, facevano i contrabbandieri di mestiere, certe facce che mettevano paura... ragazzi generosi, di quella generosità tutta montanara, senza parole... e poi il *Cervino*, proprio per le sue caratteristiche di reparto speciale, non era uno dei soliti battaglioni najoni, tirava un'altra aria, era fatto proprio per gente del genere, individualista, bastiancontraria per natura, insofferente alla routine di caserma, ma che, una volta trovato l'ambiente giusto, vi si inseriva al meglio e dava il meglio. Coesione, molta coesione di reparto, un solido

spiritaccio di corpo... ecco, queste direi che fossero le caratteristiche fondamentali del *Cervino*... ed un profondo senso del dovere da cui derivava anche il coraggio, un qualcosa di ampio, di totale, che aveva poco a che fare con la patria, con la guerra, con le sue motivazioni giuste o sbagliate che fossero, coi russi, ma che era connaturato nel montanaro, e forse lo è ancora oggi, anche se i tempi sono cambiati...»

«Da tutte le parti, tedeschi compresi, è stato dato atto al *Cervino* di essere stato veramente "speciale" nelle sue prestazioni...»

«Sí, è vero, possiamo affermare senza falsa modestia che tanto nell'ambito del CSIR, prima, quanto in quello dell'8ª armata poi, costituimmo sempre un "fiore all'occhiello". E le ragioni vanno ricercate in quello che le ho detto prima: gente in gamba, solida, alpini e con qualcosa in piú, molto unita e senza il peso delle differenziazioni gerarchiche... il grado valeva fino ad un certo punto, quello che contava era l'interiore convinzione che tu, per gli uomini, valevi veramente qualcosa, che si poteva avere fiducia in te, e allora ti venivano dietro anche all'inferno... Lamberti, sotto questo aspetto, era un caso tipico... ma di lui parliamo dopo, c'è tanto da dire...

«Come le dicevo, rispetto al resto dei militari italiani al fronte russo... beh, sí, senza offendere nessuno, eravamo di un'altra pasta... non posso dimenticare, ad esempio, quando il 17 o il 18 dicembre 1942, arrivati ad Iwanowka, trovammo il comando di un reggimento di fanteria abbandonato completamente intatto, compresa la bandiera che recuperammo e restituimmo poi ai suoi poco solerti custodi... ricordo lo sbandamento caotico e irrazionale di migliaia di uomini della *Cosseria* e della *Ravenna*, dopo il cedimento del fronte a Nowo Kalitwa... sí, i tedeschi ci stimavano molto, quando entrava in azione il *Cervino* non mettevano bocca, erano contenti di operare insieme a noi, facevano finta di non accorgersi che molto spesso utilizzavamo armi automatiche catturate ai russi e che avremmo avuto l'obbligo di versare a loro... le nostre? Guardi, i mitragliatori Breda 30 non erano male, ma si inceppavano facilmente alle bassissime temperature, e gli alpini erano costretti a tenerli sempre avvolti in coperte di lana.»

«Rispetto al *Cervino* d'Albania, voi foste veramente "battaglione sciatori", nel senso che gli sci li impiegaste realmente, no?»

«Sí, senz'altro. E d'altra parte il terreno e l'ambiente si prestavano. Facemmo parecchia attività esplorativa e di ricognizione, ed anche in combattimento ne facemmo uso. Ricordo un giorno, durante il fatto d'arme di Iwanowka, che per salire in fretta sullo scafo di un carro armato tedesco fui costretto ad arrampicarmi senza levarmeli, e mi creda se le dico che non fu cosa facile. In pratica, li adoperammo fino alle battute finali, ce ne privammo solo a Rossosch quando li mandammo indietro con la colonna che sgomberava i feriti e... le cassette d'ordinanza (sa che mi viene da ridere quando penso che, spesso, qualche amico mi chiede conto di una lettera o di una cartolina che afferma di aver spedito, ma che io non ho mai ricevuto, oggi, negli anni Ottanta, e che invece la mia cassetta, dalla steppa russa, riuscí a rientrare a Roma, a casa mia, nel 1943, in mezzo a tutto il bailamme che stava succedendo dentro e fuori... mah!).»

«La ritirata voi in pratica non la faceste, da quel che ho letto, perché appena lasciata Rossosch, dopo pochi giorni foste tutti catturati.»

«Sí, è vero, la nostra fu una ritirata che durò in pratica dai tre ai sei giorni, a seconda dei vari gruppetti nei quali si era frazionato ciò che restava del battaglione. La ritirata vera e propria la fecero, in pratica, l'80ª compagnia armi d'accompagnamento, che seguí le divisioni alpine in ripiegamento dal Don, e la colonna dei camion con i feriti ed i materiali.»

«A che cosa furono dovuti i frazionamenti del reparto di cui Lei parla, dopo l'abbandono di Rossosch, oltre alla separazione fra il suo gruppo e quello del capitano Lamberti che aveva tentato per primo l'attraversamento di quella famosa strada?»

«Al fatto che, nella confusione che da un certo punto in poi cominciò a crearsi con l'arrivo di sbandati – ne parlo nelle prime pagine del mio libro – alcuni dei nostri vi si persero in mezzo, altri che di notte avevano sostato in qualche isba non riuscirono piú a ricollegarsi con il grosso del reparto... era facile perdersi, in quell'intasamento.»

«Lamberti. Che mi dice di lui?»

«Lamberti è quello che ha "realmente" comandato il *Cervino* in guerra, che gli ha impresso il suo inconfondibile carattere di reparto d'assalto. Aveva una personalità, magari in eccesso alcune volte, e come tutti gli uomini del genere poteva essere difficile in certi casi avere rapporti con lui, poteva essere scomodo, anzi lo era senz'altro, cosí come d'altra parte poteva essere molto facile, dipendeva dall'essere o meno sintonizzati sulla sua frequenza. Con gli uomini ci sapeva fare, li teneva in pugno, otteneva tutto, non aveva problemi di comunicazione, sapeva trovare il linguaggio ed il comportamento giusti con tutti... Era lui stesso un bel soldato... ecco, come si dice oggi, era l'immagine della professionalità... amava il suo mestiere, ci credeva sul serio, lo faceva al meglio. Era sempre presente, vigilava su tutto, esigentissimo, ispezionava di continuo vedette e uomini delle pattuglie, guai a chi non aveva l'armamento in ordine, a chi non faceva le cose nel modo stabilito; in questi casi era durissimo, ma al tempo stesso vegliava sui soldati, sul loro stato d'animo e sulle loro necessità, sapeva essere affettuoso e trepido come un padre od un fratello maggiore, e questo la gente lo sentiva e per questo gli era attaccatissima. E poi, si sentiva tutelata da lui. Ne aveva avuto una prova quando si era scontrato violentemente con D'Adda, in occasione della prima azione del battaglione, quella di Olkowatka, per la quale si era rifiutato di improvvisare un attacco senza un minimo di conoscenza dell'ambiente, del terreno, delle condizioni del nemico. Erano volate parole grosse, Lamberti aveva affermato che sarebbe andato da solo al massacro ma che non ci avrebbe portato la sua compagnia – era il comandante della 1ª – l'altro lo aveva minacciato di corte marziale. Poi era stato proprio lui, con i suoi uomini, ad intervenire d'iniziativa per levare d'impaccio l'altra compagnia, la 2ª, che era nei guai.

«Le potrei raccontare un sacco di cose, su Lamberti, per definirle l'uomo... non so... si diceva, ad esempio, che quando era istruttore di tiro, oltre che di sci, alla Scuola di Aosta, il criterio di assegnazione di una licenza era affidato ad un apposito modulo che lui firmava in bianco ed appendeva ad un albero: i primi che lo centravano dalla distanza prevista, andavano a godersi un paio di giorni a casa... non aveva mezze misure... mi ricordo a Iwanowka, il nostro cappellano faceva il distributore di tutta la massa di viveri rimasta nel magazzino di sussistenza della *Cosseria*, abbandonato anch'esso come tutto il resto, ma, pover'uomo, non riusciva a fronteggiare l'assalto degli sbandati; Lamberti gli mise una pistola in mano perché, se si fosse reso necessario, sparasse contro i saccheggiatori, ed alle tergiversazioni del prete gli disse, a brutto muso, che quando sarebbe stato in paradiso avrebbe preso gli ordini dal suo "principale", ma che adesso doveva ubbidire a quelli che gli dava il capitano Lamberti... ma il brutto muso lo faceva anche con i superiori, lo abbiamo già visto, e ne seppero qualcosa anche qualche colonnello tedesco e qualche papavero dei comandi italiani, in piú di un'occasione... Iwanowka: mi viene in mente quando, durante una notte in cui faceva un freddo boia ed eravamo fermi su una pista, col pericolo molto serio di andare incontro al congelamento, dette ordine di tracciare un piccolo anello di fondo sul quale ci fece correre tutti, ufficiali, sottufficiali e truppa, come matti, per ore... Sapeva comandare, eccome, ed andava dentro deciso, ma sempre col buonsenso e senza stupide spavalderie.»

«Dopo la guerra ebbe delle grane per il suo comportamento in prigionia, non è vero? Pare che fosse passato "dall'altra parte", fu rimosso dal grado, allontanato dall'esercito e gli furono anche revocate le due medaglie d'argento che si era conquistato in Russia.[100] Qual è il suo punto di vista in proposito, come interpreta, Lei che lo ha conosciuto a fondo, il suo atteggiamento da prigioniero?»

[100] Giuseppe Lamberti sarebbe stato successivamente reintegrato nel grado, con restituzione delle decorazioni, ma aveva già lasciato definitivamente il servizio attivo. Ha lavorato per molti anni come direttore di impianti sciistici al Sestrière ed in Val d'Aosta, dove tuttora risiede a La Magdeleine, in Valtournanche. Un servizio sul personaggio, dal titolo *Il capitano Lamberti, un socialista con i calli alle mani*, a firma di Enrico Camanni, è comparso

«Guardi, forse solo oggi, a distanza di tanto tempo e con la serenità di giudizio che ne deriva, si può tentare un'analisi circa il comportamento di Lamberti dietro i reticolati. Le dico subito che, per alcuni anni, i colleghi D'Adda e Zanelli avevano preso da lui una certa distanza; ai raduni del battaglione, cosí come in altre circostanze, la gente in genere lo "schizzava" – non i soldati, in verità, che nella loro semplicità hanno inteso sempre star fuori da certe cose – lo trattava con freddezza. Beh, tutto sommato, da prigioniero non aveva tenuto lo stesso contegno degli altri, non dico come un Reginato, un Magnani o un don Brevi, ma come la maggior parte degli altri prigionieri che mantennero un atteggiamento quale si confaceva ad un ufficiale in mano al nemico. Aveva scritto e firmato articoli su "L'Alba", il settimanale edito dai russi per i prigionieri italiani,[101] ed era una prosa rovente, contro il fascismo, la guerra, le gerarchie militari italiane, contro il mondo capitalista, ridondante di ideologia comunista, a sfondo decisamente populistico... Ecco, io credo, oggi, di poter dare questa interpretazione, che si ricollega a quanto le ho detto prima circa la psicologia dell'uomo, che era uno che non conosceva mezze misure, o di qua o di là. Come era stato tutto ed appassionatamente "di qua", prima, ora si era buttato "di là", con la stessa passionalità, ma questo non tanto partendo da una matrice politica, anche se non aveva mai dissimulato un'impostazione critica verso il regime fascista, quanto da una professionale. Può essere capito, anche se non giustificato: da ufficiale effettivo che ci credeva, aveva sofferto piú di altri la macroscopica inefficienza del nostro apparato militare, emersa cosí pietosamente anche in Russia, ne aveva individuato la causa prima nell'ignava inettitudine della nostra dirigenza militare, se ne era sentito oltraggiato come un innamorato tradito, non poteva e non voleva perdonare... e quindi una reazione di rigetto che aveva fatto presto ad andare oltre, fuori tema e fuori misura, ovviamente alimentata in modo sapiente dai russi che in presenza di casi del genere andavano a nozze... un comportamento molto discutibile, certo, sul piano etico, ma, considerato il personaggio, questo suo modo di fare può forse essere capito. Almeno, io credo di averlo capito.»

La sera è scesa, il pulviscolo di calura si è tramutato nel brillío delle luci della grande città, là in fondo. 47 anni fa, di questi giorni, il *Cervino* stava operando nella zona fra il Donez ed il Don. Lo ricordo a Vicentini, gli occhi sorridono prima delle labbra, «... quasi mezzo secolo, pare impossibile».

sul numero speciale della rivista «ALP» dedicato alla guerra in montagna (n. 55, novembre 1989).

[101] «L'Alba» aveva iniziato le pubblicazioni il 10 febbraio1943, cessandole il 15 maggio 1946. L'Istituto Storico della Resistenza in Cuneo e provincia ha curato nel 1975 un'edizione della raccolta dei 144 numeri. Notizie sul giornale e sui suoi contenuti sono altresí reperibili tra le pp. 323 e 374 degli atti del convegno «Gli italiani al fronte russo», svoltosi a Cuneo dal 19 al 21 ottobre 1979 sotto l'egida dello stesso Istituto, pubblicati dall'editore De Donato di Bari nel 1982. Uno degli interventi è sottoscritto proprio da Giuseppe Lamberti. Sul giornale «L'Alba» si veda il volume: GAMBETTI, F., *Né vivi né morti. Guerra e prigionia dell'Armir in Russia: 1942-1945*, Milano, Mursia, 1973.[2]

V. IL I BATTAGLIONE CARABINIERI PARACADUTISTI

A Tarquinia «ad imparare l'arte»

Faceva molto caldo a Roma, in quel luglio 1940, e lo spaccio della caserma dei carabinieri *Podgora*, oltre ad estinguere la sete dei suoi frequentatori abituali, doveva provvedere a spegnere anche quella di circa 400 nuovi arrivati che, per un paio di settimane, vi sarebbero rimasti come ospiti di passaggio. Nei primi quattro giorni del mese, infatti, erano arrivati da tutta Italia 22 ufficiali, 50 sottufficiali e 320 fra appuntati e carabinieri destinati ad essere successivamente avviati alla Scuola Paracadutisti di Tarquinia per iniziare l'addestramento lancistico. Si trattava del prodotto di una prima selezione operata su alcune centinaia di volontari che avevano presentato la domanda per entrare a far parte della nuova specialità che si stava creando, rispondendo alla circolare n. 9900 emanata dal ministero della Guerra il 28 maggio 1940 sul reclutamento degli aspiranti paracadutisti.

La guerra era iniziata da 20 giorni, ed i magazzini dell'Arma erano impegnati nella distribuzione di divise grigioverdi, fasce gambiere ed elmetti alle sezioni carabinieri mobilitate per le esigenze belliche. Le tradizionali divise di panno nero, i variopinti pennacchi e le cordelline andavano a dormire negli scaffali, mentre le lucerne si ricoprivano di tela grigioverde, com'era avvenuto 25 anni prima, adeguandosi al particolare clima di guerra. In piú, la vecchia e gloriosa Arma di Goito, di Pastrengo e del Podgora, quella delle oleografie della «Domenica del Corriere», con i marescialli dai baffoni neri delle sperdute stazioncine rurali con la pistola a tamburo modello 1889 e la borsa per i ferri e le catene, arricchiva la sua leggenda secolare di una nota di modernità e spigliatezza associando agli alamari d'argento le mostrine con ala e gladio dei paracadutisti.

Tarquinia aveva cominciato da poco la sua piena attività addestrativa dopo che in giugno erano stati abilitati i primi 36 istruttori, e come era accaduto alla caserma «Lamarmora» di Torino nel 1912, allorché per il costituendo *battaglione aviatori* vi erano convenuti uomini di tutte le armi e specialità, anche ora la turrita cittadina etrusca prospiciente il mare si affollava di militari provenienti da ogni dove, tra i quali i 392 carabinieri che vi arrivavano il 13 luglio, dopo che il giorno precedente lo Stato Maggiore R. Esercito ne aveva sanzionato in via ufficiale l'inquadramento in un battaglione attribuendogli la denominazione di *I battaglione paracadutisti*. Il reparto, comandato dal maggiore Bruto Bixio Bersanetti, era articolato su tre compagnie al co-

mando dei tenenti Salvatore Palermo, Giuseppe Casini ed Osmano Bonapace.[1]

Il 15 luglio iniziava a ritmo serrato l'addestramento che, nelle sue linee generali era impostato su una parte pre-lancistica, svolta presso le strutture aeroportuali e gli accantonamenti, ed una tattica, effettuata nelle località viciniori. La parte pre-lancistica comprendeva preparazione fisica, prove di decisione, lanci frenati, comportamento in volo, tecnica di fuoriuscita dal velivolo e di impatto al suolo, voli di ambientamento; quella tattica, preparava gli uomini alle marce operative, diurne e notturne, alle tecniche di nuoto, alle manovre a fuoco di squadra, compagnia e battaglione in terreni diversi ed al tiro con armi individuali e di reparto, utilizzando le aree agricole intorno a Tarquinia, in particolare il vicino comprensorio della Tolfa, e le località di Porto Clementino e foci di Marta. La componente teorica verteva sulle lezioni di topografia, montaggio, smontaggio e manutenzione delle armi, pronto soccorso, ripiegamento paracadute e caricamento degli aerorifornitori ed altre materie ritenute necessarie.

Alla Scuola Paracadutisti, allorché il battaglione carabinieri era giunto, aveva già iniziato l'addestramento al lancio un altro battaglione, quello comandato dal tenente colonnello Benzi, mentre un terzo si apprestava a mettersi sulla scia degli altri due; con essi, il 31 marzo 1941, sarebbe stato costituito il 1° reggimento paracadutisti.[2] Ma gli entusiasmi e le necessità del momento avevano fatto sí che tutto fosse fatto un po' troppo in fretta, senza tenere adeguatamente conto della corretta osservanza delle norme connesse con l'uso del paracadute e dell'aereo da trasporto in un tipo di lanci sensibilmente diversi da quelli d'emergenza, per i quali non erano ancora state messe a punto tutte le modifiche ed innovazioni necessarie e per i quali, soprattutto, mancava nel personale di terra e di bordo la necessaria esperienza. In 48 ore, dal 24 al 26 luglio, decedevano quattro paracadutisti per mancato spiegamento della calotta. Tutta l'attività aviolancistica veniva sospesa per due mesi, ma alla ripresa un'altra dolorosa perdita determinava una nuova sospensione e la dismissione del paracadute sino allora adottato.[3] Dovevano trascorrere quindi quattro mesi, in parte anche per le persistenti, avverse condizioni meteorologiche, perché si potesse dar luogo all'effettuazione dei primi lanci di brevetto, iniziati verso la fine di novembre e protrattisi, per il battaglione carabinieri, sino ai primi di giugno 1941,[4] effettuati mediante il nuovo tipo di paracadute introdotto dal Reparto Studi ed Esperienze della Scuola, l'indimenticabile IF 41-SP, la cui sigla piuttosto ermetica stava per «imbracatura fanteria modello 1941 - scuola paracadutisti».[5] Nel frattempo, il 24 agosto 1940, il battaglione aveva avuto il suo primo caduto, il carabiniere Alice Verrico della 1ª compagnia, che saltando dalla torre di addestramento in struttura metallica alta circa 65 metri, adoperata per gli esercizi di salto e scivolata sul telo a slitta e di lancio su cavo con arrivo frenato, si sbilanciava malamente con il corpo e cadeva fuori dal telo da un'altezza di 21 metri, piombando sui blocchi di cemento che erano posti alla base della torre stessa per assicurarne la stabilità. La seconda perdita per i carabinieri paracadutisti si verificava il 27 novembre dello stesso anno, quando durante lo svolgimento dei primi lanci di brevetto aveva perso la vita il maresciallo capo Gennaro Ventura, a seguito di mancato funzionamento del paracadute.[6]

Anche il comandante del battaglione, maggiore Bersanetti, era stato vittima il 28 agosto di un incidente durante la fase di preparazione prelancistica, fortunatamente non grave ma comunque tale da comprometterne l'idoneità e da costringerlo a lasciare il comando, che veniva assunto dal maggiore Edoardo Alessi.[7] E proprio questi, con i due colleghi a capo degli altri due battaglioni, si era reso protagonista di un episodio molto significativo circa lo spirito che regnava a Tarquinia. Allorché, tra la fine di novembre ed i primi di dicembre 1940, le vicende del fronte greco-albanese si erano messe al peggio, i comandanti

[1] *I carabinieri dell'aria*, a cura del gen. Arnaldo Ferrara, edizione a cura del Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, Roma, 1983, p. 30.

[2] Dopo la partenza per l'Africa Settentrionale del battaglione carabinieri, il suo posto nell'organico del reggimento sarebbe stato preso da un IV battaglione. Nel marzo 1942, il reggimento avrebbe assunto la denominazione di 1° reggimento fanteria paracadutisti, variata dal luglio successivo in 187° reggimento fanteria *Folgore*.

[3] Si trattava del modello D 39 del «Salvator», succeduto al modello '37, il classico paracadute con doppio comando in uso in Aeronautica, la cui frequente caduta «a fiamma» (cioè il mancato spiegamento della calotta) era quasi certamente dovuta al paracadutino pilota che, a causa del peso del proprio mollone, si intrecciava nel fascio funicolare – che a sua volta aveva la tendenza ad entrare in azione con ritardo – dando luogo ad una discesa senza freno del paracadute con conseguenze quasi sempre mortali.

[4] I lanci necessari per l'abilitazione erano 3, effettuati da quote diverse: 250, 200 e 150 metri. A questi seguivano altri tre lanci, questa volta «di reparto». Tutta l'attività aviolancistica era effettuata con il CA 133, il vecchio e lento Caproni affettuosamente ribattezzato «la vacca» (solo in seguito furono impiegati anche gli «S.M. 82»). Ogni corso per la formazione di paracadutisti sarebbe dovuto durare 8 mesi, ma in realtà non andò mai oltre i 3 (Longo, L., *Le scuole paracadutisti dell'Aeronautica*, in «Rivista Aeronautica», giugno 1981, pp. 93-97).

[5] Si trattava, in pratica, di un modello di paracadute tedesco opportunamente adattato e successivamente perfezionato mediante l'adozione di due bretelle direzionali in luogo del fascio funicolare unico agganciato con un moschettone sul dorso, e di due cosciali in luogo di uno. La sua caratteristica principale era che la calotta, anziché venire espulsa dal contenitore meccanicamente a mezzo di pilotino estrattore a molla, veniva sfilata dal contenitore stesso mediante la messa in tensione di una fune di vincolo che, agganciata con la sua estremità libera ad un moschettone scorrente a sua volta lungo un cavo d'acciaio disposto lungo l'asse longitudinale della fusoliera del velivolo, era determinata dal peso del paracadutista fuoriuscito dal velivolo. La mancanza di cinghie di sospensione imponeva al paracadutista, durante la discesa, un assetto obliquo e non consentiva una manovra efficace sul fascio funicolare per smorzare l'oscillazione pendolare e per modificare la deriva.

[6] *I carabinieri dell'aria*, cit., p. 35. Va ricordato che, all'epoca, non era prevista l'adozione di un paracadute ventrale d'emergenza, che sarebbe comparso per la prima volta durante i successivi anni di guerra presso le aviotruppe anglo-americane.

[7] Alessi, promosso tenente colonnello, dopo l'8 settembre si era messo alla testa di formazioni partigiane in Valtellina, e cadde nel corso di uno scontro con i tedeschi. Alla sua memoria è stata concessa la medaglia d'argento al v.m.

dei tre battaglioni si erano presentati tutti insieme al colonnello pilota Baudoin, comandante della scuola, chiedendo a nome dei loro uomini di essere immediatamente paracadutati in zona di operazioni per tamponare la falla e riconquistare le posizioni perdute. Alcune ore piú tardi, dopo che il colonnello Baudoin aveva tenuto rapporto a tutti gli ufficiali invitandoli a riportare la calma e la disciplina fra i paracadutisti, i battaglioni al completo, anziché abbandonare le aree di addestramento al termine delle esercitazioni pomeridiane e rientrare agli accantonamenti, si erano fatti trovare schierati, perfettamente allineati e con i comandanti in testa, rendendo gli onori alla bandiera. Subito dopo, messisi in marcia per rientrare negli alloggiamenti, sfilavano dinnanzi al comandante della scuola, che li aveva preceduti per fermarsi ad un crocicchio per il quale sarebbero dovuti passare, guardandolo fieramente negli occhi e scandendo ritmicamente il grido: «Al-ba-ni-a, Al-ba-ni-a».

Il 19 maggio 1941, Baudoin ordinava l'esecuzione di una complicata e dura manovra a terra, ed aveva designato per l'effettuazione proprio il battaglione carabinieri. L'ipotesi operativa era che il reparto, aviolanciato in zona montana alle spalle del nemico, si rendesse conto all'improvviso di essere circondato e dovesse scegliere una posizione su cui in un primo tempo difendersi e dalla quale poi muovere per rompere l'accerchiamento. Lo stesso Baudoin avrebbe poi cosí descritto l'azione:

> «All'ora x gli uomini erano sparsi su un terreno presso Monte Romano, come se vi fossero stati paracadutati. E la manovra ebbe inizio e si sviluppò bellissima, tecnicamente perfetta in tutte le sue fasi. Capovolgimenti di fronte, situazioni nuove, sorprese a non finire. Quel giorno, quella notte ed il giorno dopo, Saltalamacchia[8] ed io ci spostammo continuamente fra gli uomini e non dovemmo correggere mai nulla. Ad ogni nostra domanda – e sí che ne facemmo delle astruse – il maggiore Alessi, i suoi ufficiali, i sottufficiali, i carabinieri, risposero con esattezza. Incredibile la velocità con la quale, dopo ogni spostamento, le squadre, i plotoni, le compagnie si sistemavano a difesa, scavando buche e trincee e piazzando armi. Perfetti i collegamenti radio ed il collegamento con gli aerei da ricognizione che sorvolavano la zona... Non so come esprimermi adeguatamente: non pensavo che dei carabinieri, il cui servizio d'istituto non contempla il combattimento di fanteria e tanto meno quello di fanteria paracadutista, avessero in cosí breve tempo raggiunto un tale elevato grado di addestramento tattico.»[9]

Il battaglione, in effetti, aveva preso consistenza e si era amalgamato moralmente fondendo nel modo migliore lo spirito austero del carabiniere con quello spigliato e spericolato del paracadutista. Superata con serena saldezza d'animo la componente emotiva connessa agli incidenti subiti, l'equilibrio fra le due caratteristiche era stato raggiunto in breve tempo, superando con la volontà e la determinazione i non pochi ostacoli materiali e psicologici e pervenendo all'acquisizione di una mentalità particolare per una guerra particolare, fatta di *commandos*, di azioni anfibie, di occupazioni verticali a mezzo aviolancio, cosí come le azioni tedesche in Francia, Norvegia e Paesi Bassi stavano a dimostrare.

[8] Tenente colonnello di fanteria, vice-comandante della scuola.

[9] PARISET, D., *Storia del paracadutismo*, Milano-Roma, Vito Bianco, 1962, p. 120.

Il paracadute rimane solo sul braccio

A luglio 1941, un anno dopo l'arrivo a Tarquinia, venne il momento tanto atteso di lasciarla per l'impiego in zona di operazioni. Destinazione: Africa Settentrionale, a disposizione di quel Comando Superiore Forze Armate. Il 16 luglio, con altre truppe destinate allo stesso scacchiere, il I battaglione carabinieri paracadutisti si imbarcava a Taranto, frazionato sulle motonavi *Nettunia*, *Oceania* e *Marco Polo*, mentre il materiale pesante era caricato a Napoli. Durante il viaggio, la monotonia delle ore di navigazione, già frequentemente interrotta dagli allarmi aerei e navali, era soprattutto attenuata dalla ridda di ipotesi circa il futuro impiego, tra le quali una finiva sempre di prevalere, quella di un lancio alle spalle del nemico, in territorio egiziano (perché non sulla stessa Alessandria?), legittimata dall'essere partiti con al seguito tutto il completo equipaggiamento lancistico individuale e di reparto.

All'atto dello sbarco a Tripoli, il 18 luglio 1941, il battaglione aveva il seguente organico: tre compagnie, comandate, rispettivamente, la 1ª dal tenente Gennaro Piccinni Leopardi, la 2ª dal tenente Giuseppe Casini, la 3ª dal tenente Osmano Bonapace, ed un reparto comando agli ordini dell'aiutante maggiore tenente Max Ambrosi. Era inoltre aggregato un plotone del genio guastatori al comando del tenente Renato Mattei. In totale, 26 ufficiali, 51 sottufficiali, 322 graduati e militari di truppa, per un complesso di 399 unità.[10] L'uniforme, che nel periodo trascorso a Tarquinia era rimasta quella regolamentare dell'Arma nella configurazione grigioverde di mobilitazione, con berretto a visiera per ufficiali e sottufficiali e bustina per la truppa, era ora sostituita da quella coloniale costituita dalla sahariana caki con pantaloni corti e casco. L'armamento individuale comprendeva il moschetto 91, la pistola Beretta mod. 1934 cal. 9 corto (per ufficiali e sottufficiali), pugnale e bombe a mano. L'armamento di reparto consisteva in 12 mitragliatrici Fiat mod. 35, 12 fucili mitragliatori Breda mod. 30, 4 fuciloni anticarro «Solothurn» da 20 mm e 10 cannoni leggeri anticarro da 47/32 assegnati proprio per il particolare scacchiere operativo.[11] Si trattava di un armamento superiore a quello che aveva normalmen-

[10] ARENA, N., *Folgore, storia del paracadutismo militare italiano*, Roma, C.E.N. 1965, p. 99 ed *I carabinieri dell'aria*, cit., pp. 40-41.

[11] ARENA, N., *op. cit.*, p. 99 e, dello stesso, *I paracadutisti*, Modena, Stem Mucchi, 1972, p. 102. C'è una certa disparità di cifre rispetto a quanto riportato in *I carabinieri dell'aria*, cit., p. 49, per quanto concerne il numero dei fucili mitragliatori e dei Solothurn, da quest'ultima fonte indicati rispettivamente in 27 e 2, al momento in cui il battaglione prendeva posizione ad Eluet el-Asel il 15 dicembre 1941.

te in dotazione un battaglione di fanteria; con tale aumento di armi, si era pensato di mettere il reparto in grado di assolvere ogni eventuale situazione di emergenza, ragione per la quale gli erano stati assegnati anche diversi automezzi per il suo trasporto celere.

Dopo alcuni giorni di permanenza a Zavia, località della Tripolitania occidentale non lontana dal capoluogo, nella quale era stato organizzato un «campo di transito» in cui sostavano per acclimatazione le unità provenienti dall'Italia, il battaglione, posto alle dipendenze del XX corpo d'armata, veniva trasferito a Suani ben-Aden, nella zona pre-desertica a circa 25 km da Tripoli, con il compito di sorvegliare la linea ferroviaria tra le due località e l'aeroporto di Castel Benito e di costituire reparti di pronto intervento nel caso di attacchi nemici contro i suddetti obiettivi. Vi sarebbe rimasto fino ai primi di novembre, continuando l'addestramento tattico; l'8 dello stesso mese, a seguito del manifestarsi dei primi sintomi di una preparazione inglese per un'offensiva alla frontiera libico-egiziana, era messo a disposizione del corpo d'armata di manovra, costituito dalla divisione corazzata *Ariete* e dalle divisioni motorizzate *Trieste* e *Trento*, e trasferito nel *gebel* (altopiano calcareo) cirenaico in prossimità del bivio di Lamluda, oltre Bengasi, con funzioni di «rincalzo di copertura costiera». A quell'epoca, il fronte si era stabilizzato lungo il confine libico-egiziano, sulla linea fortificata Sollum-Halfaya-Capuzzo-Sidi Omar, ed entrambe le parti attendevano il momento favorevole per una ripresa offensiva.

Il comando di battaglione, il reparto comando e la 1ª compagnia restavano accantonate a Lamluda, con il compito di contrastare l'eventuale minaccia sul *gebel* da parte di tre colonne motorizzate inglesi, forti di 400 automezzi, che la nostra ricognizione aerea aveva avvistato in marcia verso Ovest. Dopo qualche giorno la 3ª compagnia veniva chiamata a rinforzare la cintura difensiva di Cirene, sede del Comando Superiore Forze Armate in Africa Settentrionale e quindi obiettivo sicuramente pagante per gli incursori britannici. La 2ª compagnia era spostata a Derna ed inserita nel dispositivo di difesa di quella piazzaforte, trovando impiego anche in azioni esplorative nella zona pre-desertica a Sud della città, e del vicino campo di aviazione di El-Ftaiah; alcuni giorni prima, dietro richiesta del comando carabinieri della Libia, un suo plotone era stato distaccato presso un gruppo agli ordini del tenente colonnello Masina preposto a contrastare le frequenti infiltrazioni dei *commandos* inglesi nelle nostre retrovie, sia via mare sia via terra. Il plotone era comandato dal sottotenente Alfredo Sandulli Mercuro[12] e costituito da tre sottufficiali (maresciallo Attilio De Angelis, brigadiere Corrado Franchini e vice-brigadiere Gaetano

[12] L'ufficiale, nel settembre 1943, si trovava a Cefalonia quale comandante della 27ª sezione carabinieri della divisione *Acqui*, e fu tra i primi ad essere passato per le armi dai tedeschi dopo aver opposto tenace resistenza con il suo reparto ed essersi offerto spontaneamente al plotone d'esecuzione. Alla sua memoria, è stata concessa la medaglia d'oro al v.m.

Zingali) e 29 carabinieri. Il piccolo reparto fu impegnato senza tregua, di giorno e di notte, sostenendo frequenti ed aspri scontri a fuoco con i *commandos* nel corso dei quali rimasero feriti numerosi uomini, alcuni gravemente come i carabinieri Francesco Petracca e Marsilio Calanca. Fra i combattimenti di maggior rilievo, quello svoltosi il 19 novembre a Sud di Cirene, contro un gruppo nemico che aveva tentato un'azione di sabotaggio contro installazioni della città: sfruttando abilmente il terreno, i carabinieri paracadutisti circondarono gli incursori catturando un ufficiale, un sottufficiale e cinque soldati, mentre altri cinque di loro e 42 libici che operavano con essi furono catturati nello stesso giorno ed in quello successivo, dopo rastrellamenti spesso accompagnati da scontri a fuoco. Il plotone si sarebbe riunito alla 2ª compagnia il 31 dicembre, a Cirene.[13]

Frattanto, la speranza da sempre coltivata di un impiego a mezzo aviolancio stava di giorno in giorno allontanandosi sempre di piú e perdendo fondamento; il colpo di grazia venne l'11 dicembre, quando dal comando di battaglione era pervenuto l'ordine di ritrasportare a Tripoli tutto il materiale paracadutistico che aveva seguito sino allora il reparto ed era stato accantonato nel villaggio *Duca degli Abruzzi*, dove aveva preso inizialmente alloggio anche la 3ª compagnia dopo l'arrivo sul gebel cirenaico. Addio sogni di gloria, addio Tarquinia e a tutto quel che c'era dietro; di paracadute, non rimaneva altro che quello ricamato in argento, cucito sul braccio sinistro della sahariana, retaggio di un sogno d'ardimento ormai polverizzato nella sabbia del deserto. «Usi obbedir tacendo...», certo, ma l'aulico recitare del motto e l'ottemperanza a quanto in esso espresso non riuscivano a lenire la delusione e l'amarezza.

Non c'era comunque tempo per rammaricarsi. Il 18 novembre 1941 gli inglesi, prevenendo di cinque giorni un attacco italo-tedesco contro Tobruk che si trovava assediata dalle forze dell'Asse sin dall'aprile precedente, davano il via ad un'offensiva, denominata in codice operazione *Crusader*, che prevedeva l'aggiramento della posizione di Halfaya per effettuare il ricongiungimento con la piazzaforte assediata ed un attacco a largo raggio verso Sud per volgere intorno allo schieramento italo-tedesco. L'intero quadrilatero Tobruk - Bir el-Gobi - Sidi Omar - Sollum fu interessato ai combattimenti, ed in una configurazione molto sintetica si può dire che le operazioni si articolarono in due fasi: la battaglia fra le opposte forze mobili, durata dal 18 novembre al 7 dicembre, con i combattimenti di Sidi Rezegh, Bir el-Gobi, Gabr Saleh, ed il ripiegamento delle forze dell'Asse su Ain el-Gazala (9-10 dicembre), sulla linea Mechili-Tmimi-Derna (16-17 dicembre), su Agedabia (18-25 dicembre) ed infine sulle posizioni di Marsa el-Brega-Marada (1-10 gennaio 1942) con la perdita di Derna, Barce e Bengasi e, tra il 2 ed il 17 gennaio, anche di Sollum, Bardia e del pas-

[13] *I carabinieri dell'aria*, cit., pp. 40-46.

so dell'Halfaya, dove si era creata una sacca di resistenza ad opera della divisione *Savona* rimasta circondata ed infine priva di rifornimenti. La fase che piú direttamente ci interessa ai fini delle vicende del I battaglione carabinieri paracadutisti è quella che inizia dal 13 dicembre 1941, allorché, dopo che la pressione avversaria veniva validamente contenuta sulla linea di Ain el-Gazala, erano in corso le predisposizioni per ripetere la rottura del contatto con gli inglesi ed intraprendere il ripiegamento su nuove linee di resistenza. Ne seguiremo gli svolgimenti facendo riferimento a quanto riportato nei due resoconti che risultano essere, in proposito, i piú dettagliati, quello di Arena e quello del generale Ferrara, citati nelle «note» per quanto riguarda le rispettive indicazioni bibliografiche.

Il presupposto di base era che, al fine di permettere alle nostre divisioni di fanteria, sprovviste dei necessari mezzi di trasporto, di effettuare con ordine lo sganciamento, nei punti chiave del percorso di ritirata si dovevano disporre reparti di retroguardia per impegnare le unità inglesi avanzanti e contenerne la penetrazione. In previsione del suo impiego in questo ambito, tutto il battaglione al completo si concentrava su Cirene, dove il 14 il maggiore Alessi riceveva personalmente dal generale Rommel l'ordine di portarsi con i suoi carabinieri paracadutisti nella zona di Eluet el-Asel, a Sud del villaggio «Giovanni Berta», nel punto di confluenza delle piste provenienti da Chaulan e da El-Mechili - Martuba. Il battaglione doveva essere schierato a cavallo del bivio con il compito di arrestare, resistendo ad oltranza sulle posizioni, eventuali puntate nemiche da Sud che avessero tentato di raggiungere la via Balbia posta a Nord, in corrispondenza del villaggio «Giovanni Berta», per tagliare la ritirata delle divisioni di fanteria *Brescia*, *Pavia*, *Trento* e *Bologna*, nonché quella della *Trieste* e dell'*Ariete* sviluppantesi dalle piste piú interne a Sud, lungo la direttrice Bir el-Gobi - Bir Hacheim - El-Mechili - Martuba. Compito limitato nel tempo, quindi, fino a ripiegamento avvenuto delle nostre unità, ma di vitale importanza perché al suo assolvimento erano legate le sorti di queste.

Eluet el-Asel

Alessi ed i suoi uomini raggiungevano la zona d'impiego nella notte fra il 14 ed il 15 dicembre. Il battaglione era rinforzato, come s'è visto, da 10 cannoni leggeri anticarro da 47/32 con personale della 9ª compagnia dell'8° reggimento bersaglieri dell'*Ariete* al comando del s. ten. Alberto Coglitore e, sempre per accrescerne la potenzialità difensiva contro i mezzi corazzati, durante la sosta a Cirene erano state distribuite 400 bombe anticarro modello «Passaglia», dal nome dell'ufficiale del genio che le aveva ideate e realizzate con mezzi di fortuna. Molto di fortuna: si pensi, infatti, che l'ordigno era costituito dal contenitore metallico del minestrone in scatola, uno dei pezzi forti del menú fornito dalla sussistenza, riempito di esplosivo e facente corpo unico con una bomba a mano fissata al barattolo con spago e catrame, mentre un pezzo di manico da scopa od un tubo di latta fungevano da impugnatura. Si potevano realizzare due versioni, da 1 o 2 kg, ed il lancio doveva essere effettuato da distanza molto ravvicinata, con tutti gli inconvenienti del caso; comunque, se impiegata accortamente e da lanciatori ben addestrati e decisi (l'addestramento, nel caso dei carabinieri paracadutisti, era stato piuttosto speditivo, essendosi fatto solo durante la giornata del 14) poteva sviluppare una buona capacità di danneggiamento nei confronti delle componenti motrici di mezzi tanto blindati quanto corazzati. Piú che dalla rabbia e dall'indignazione, ormai, tutte le volte – e purtroppo non sono poche – che il nostro interesse per la storia militare contemporanea ci porta ad imbatterci in particolari connessi con il penoso livello tecnico del nostro apparato militare durante la seconda guerra mondiale, siamo colti da un sentimento di commossa, affettuosa considerazione per queste testimonianze di appassionati, in qualche caso disperati, colpi di ingegno autarchico con i quali, da parte di pochi, si cercava di compensare le macroscopiche lacune di uno strumento rimasto indietro di decenni. [14]

Poco dopo essere giunto in zona il battaglione prendeva posizione in base ai rilievi topografici ed ambientali effettuati dal maggiore Alessi. Il terreno, là dove le due piste confluivano, appariva di consistenza rocciosa, brullo, solo a tratti interrotto da radi e bassi cespugli, percorso da solchi profondi da cui derivavano, tra le varie quote, dirupi e forre che non rendevano agevole il movimento. La pista proveniente da El-Mechili - Martuba con direttrice Sud-Nord attraversava una valletta che, nelle vicinanze del bivio, era dominata ad Est dalla q. 628 e ad Ovest dalla q. 585, mentre quella proveniente da Chaulan, con andamento Sud - Ovest - Nord-Est, passava anch'essa attraverso una valletta dominata a Sud-Est dalle propaggini della q. 628 ed a Nord-Ovest dalle balze di q. 639. Tutte e due le piste confluivano, a Nord, nella q. 628, che diventava cosí il fulcro dell'intero dispositivo difensivo. Lo schieramento disposto da Alessi prevedeva la 1ª compagnia sul lato sinistro, a cavallo della pista di El-Mechili, con fronte a Sud; era il complesso piú consistente del battaglione, essendole stato aggregato il plotone genio guastatori, una ventina di paracadutisti libi-

[14] Un altro esempio in tal senso può essere rappresentato dall'idea sviluppata dal tenente colonnello del genio Bettica, capo dell'ufficio studi ed esperienze della Scuola Paracadutisti di Tarquinia, che già tra il 1940 ed il 1941 aveva concepito l'idea di un cilindro di cartone (!) compresso da cui poteva partire una granata. Il marchingegno, al quale gli americani avrebbero sostituito il cartone con l'acciaio, doveva diventare circa un anno dopo quel tubo lanciarazzi piú comunemente noto come *bazooka* (LONGO, L., *Le scuole paracadutisti dell'Aeronautica*, cit., p. 93, nota n. 3).

ci superstiti del gruppo *Tonini*[15] e sei cannoncini da 47/32. Per ordine superiore, però, due di essi, il giorno 16, erano ceduti a due compagnie del 65° fanteria di stanza a Chaulan. Sul lato destro, sistemata su q. 639 e collegata alla 1ª sui contrafforti di q. 628, era schierata con fronte a Sud-Ovest la 3ª compagnia, con il compito specifico di opporsi a penetrazioni da Chaulan; ad essa erano stati assegnati altri due pezzi anticarro. Al centro, su posizioni arretrate comprese fra le quote 585 e 567, prendeva posizione la 2ª compagnia (anch'essa era stata dotata di due cannoni anticarro) che veniva quindi ad assumere il ruolo di rincalzo. Piú ad Est del bivio, sul fianco sinistro del battaglione carabinieri, sino ad una zona chiamata Halug el-Adiab, si trovava il battaglione addestrativo di fanteria *Barce*, appartenente al Centro Istruzione di quest'ultima località, che peraltro non avrebbe avuto alcuna parte negli avvenimenti successivi. Le due compagnie del 65° reggimento fanteria erano dislocate nella zona di Chaulan, grosso modo alla destra della 3ª compagnia, una posizione troppo decentrata per poter stabilire un collegamento anche minimo. Il comando di battaglione ed il posto di medicazione erano sistemati alle spalle del bivio, lungo la strada fra le quote 585 e 567, abbastanza defilati all'osservazione ed al tiro.

Lo stesso giorno 15 avevano avuto inizio i lavori di rafforzamento della linea: ripari individuali, trinceramenti, postazioni per le armi di reparto, riservette per le munizioni, ecc. Nel pomeriggio del 17 erano giunte anche due compagnie del genio per realizzare lavori di fortificazione piú consistenti e qualche campo minato, una vera e propria manna dal cielo, soprattutto questi ultimi, ma già il giorno successivo venivano ritirate cosí come il battaglione *Barce*, con il che rimaneva scoperto tutto il fianco sinistro del reparto paracadutisti. Proprio quel giorno era iniziata la fase di ripiegamento delle forze italo-tedesche su Agedabia, sempre piú ad Ovest. Sin dalle prime ore del 18, infatti, si era sentito tuonare il cannone verso Est e si erano viste grandi colonne di fumo e fiamme levarsi altissime in quella direzione, probabilmente effetto dell'incendio dei depositi carburanti del campo di aviazione di El-Ftaiah, nei pressi di Derna. Numerose altre esplosioni erano state avvertite anche verso Ovest, mentre sulle posizioni dei cara-

[15] Nel 1938, dopo la nascita della Scuola Paracadutisti Libici di Castel Benito (che è stata la prima scuola militare di paracadutismo italiana), era stato costituito un battaglione con elementi locali, cui era seguito un secondo reparto, denominato «fanti dell'aria», inizialmente a livello di reggimento, ma poi ridimensionato anch'esso a battaglione. Nei primi mesi del 1940 era iniziata la formazione di un altro battaglione paracadutisti (di soli militari nazionali) dislocato a Barce. All'inizio delle ostilità tutti e tre i battaglioni venivano riuniti nel raggruppamento mobile *Tonini*, dal nome del tenente colonnello che era stato il comandante del primo di essi, e destinati a rinforzare le difese della zona di Derna, minacciata dalla prima offensiva inglese in Cirenaica (dicembre 1940-gennaio 1941). Dopo una strenua resistenza pagata a prezzo di gravi perdite, impegnato in azioni di contenimento e contrattacco lungo la via del ripiegamento della 10ª armata verso la Sirtica, il ragruppamento veniva definitivamente sciolto. (Cfr. anche ARENA, N., *I fanti dell'aria*, Bologna, Eurographis, 1989.)

binieri era un continuo andare e venire di bombardieri inglesi diretti su Bengasi e sugli altri punti strategici importanti allo scopo di impedire o ritardare la ritirata avversaria. Da Sud, per il momento, nessuna traccia del nemico.

Nell'attesa di un attacco che comunque, ormai, non avrebbe dovuto tardare molto, il maggiore Alessi disponeva affinché la 2ª compagnia si accentrasse al posto comando di battaglione e, durante la notte sul 19, faceva uscire due pattuglie con compiti esplorativi: una della 2ª compagnia, al comando del tenente Giuseppe Fanelli, sulla pista per Chaulan davanti alle postazioni della 3ª, ed una della 1ª, agli ordini del tenente Lino Grilli, su quella per El-Mechili. Nel cuore della notte, intanto, rientrava un'altra pattuglia della 2ª compagnia uscita il giorno prima, comunicando che fin dalla sera del 17 un contingente inglese, forte di alcuni carri armati, numerosi cingolati ed una ventina di automezzi, si era attestato sulla pista di Chaulan a circa 2 km dalle posizioni del battaglione. Inoltre la pattuglia riferí di aver visto a distanza imprecisata un movimento di numerosi mezzi nemici di cui non poteva precisare l'entità per il buio sopravvenuto. Due carabinieri, inoltre, punte avanzate della pattuglia, erano stati fatti prigionieri, ma durante la notte, approfittando dell'oscurità e della scarsa sorveglianza cui erano sottoposti, avendo intelligentemente dichiarato di essersi perduti, erano riusciti a rientrare e potevano cosí confermare le informazioni fornite dai compagni, ribadite poi anche dalla pattuglia *Fanelli*.

E venne l'alba del 19 dicembre. Un rumore continuo, dapprima sordo e poi man mano amplificantesi, arrivò alle orecchie dei carabinieri paracadutisti ai quali il silenzio della notte africana, rotto solo da qualche ultima esplosione – il deflusso delle autocolonne nostre e tedesche per il bivio di Eluet el-Asel, intenso per tutta la mattinata, era man mano scemato sino a cessare del tutto sin dalle prime ore del pomeriggio – non aveva fatto diminuire l'allertamento, anzi. Un primo contatto si ebbe fra gli avamposti della 1ª compagnia e 5 mezzi cingolati, avanguardia della colonna motocorazzata inglese in avvicinamento dalla pista di El-Mechili. Alcuni colpi di 47/32 ed un nutrito lancio di bombe «Passaglia», che misero fuori uso i mezzi nemici abbandonati rapidamente dagli equipaggi, determinò l'arresto del grosso, probabilmente persuaso, data la fulmineità e l'efficacia dell'azione difensiva, di trovarsi di fronte ad una sistemazione fortificata presidiata da forze molto superiori rispetto a quelle che in realtà erano. Occorreva a questo punto rendersi conto dei successivi intendimenti inglesi, e, verso le 6, Alessi fece uscire una pattuglia della 2ª compagnia al comando del tenente Ferruccio Galiot, su due squadre agli ordini del brigadiere Ettore Durí e del vice-brigadiere Salvatore Barrile. Dopo circa mezz'ora, Galiot cominciava ad inviare al comando di battaglione, a mezzo portaordini, le prime informazioni: reparti di fanteria si stavano ammassando sui rilievi a Sud delle quote 585 e 628, ed infatti

non doveva trascorrere troppo tempo perché le posizioni del battaglione, ed in particolare quelle su quest'ultima quota, fossero battute dal tiro di preparazione delle artiglierie inglesi. Galiot intanto continuava a fare la «piccola vedetta lombarda», inviando a piú riprese notizie sui movimenti del nemico e sulla sua consistenza, ma ben presto la sua pattuglia era stata individuata e fatta oggetto di un intenso fuoco di fucileria e mitragliatrici al quale aveva risposto, sostenuta da quello dei commilitoni della retrostante 1ª compagnia, cercando di protrarre al massimo la sua presenza sul posto. Quando ricevette l'ordine di rientrare, lo sganciamento non fu agevole. Due carabinieri rimasero sul terreno e tre furono feriti. Encomiabile il comportamento del capo pattuglia e del brigadiere Durí: questi, ferito al braccio sinistro in modo tale da risultare impossibilitato nell'uso dell'arto, si era purtuttavia prodigato per trascinare via il carabiniere Rosario De Pascalis, colpito alla gamba sinistra ed impedito a sottrarsi al fuoco nemico. Gli sforzi del brigadiere sarebbero risultati vani se il tenente Galiot non avesse raggiunto i due e, trascinando carponi il carabiniere e caricandoselo sulle spalle nei tratti meno scoperti, non fosse riuscito a riportare tanto questi quanto il brigadiere entro le nostre linee.[16]

Verso le 7, alla piena luce del giorno, mentre il tiro di preparazione sfumava in quello di appoggio, gli inglesi mossero decisamente all'attacco dirigendo la pressione nel settore tenuto dalla 1ª compagnia:

«Sebbene il tiro delle loro artiglierie fosse violentissimo e ragguardevole l'entità delle forze impiegate, gli inglesi stentavano ovunque a progredire, investiti com'erano dal fuoco delle armi della difesa che, sparando ininterrottamente con grande precisione ed efficacia, provocavano un elevato logoramento di uomini e mezzi. Gli effetti del tiro delle nostre armi incisero profondamente sulla capacità operativa delle unità attaccanti e produssero, quale conseguenza, un progressivo allentamento della loro pressione. Sfruttando prontamente la favorevole circostanza, i carabinieri della 1ª compagnia, rinforzati da un plotone della 2ª mossero d'impeto al contrattacco e volsero in rotta gli inglesi ricacciandoli sulle loro basi di partenza.

«Visto fallire il tentativo di sfondamento in corrispondenza del tratto di fronte tenuto dalla 1ª compagnia, gli inglesi subito dopo attaccarono da Sud e dalle provenienze di Sud-Ovest l'ala destra dello schieramento del battaglione, che faceva leva sulle posizioni di q. 639. L'attacco venne portato con forze meccanizzate e di fanteria valutate non inferiori a quelle di un battaglione, sostenute da robusti concentramenti di artiglieria. Il combattimento si sviluppò accanito, fra attacchi e contrattacchi, per oltre tre ore. Ma la 3ª compagnia non subí flessioni e non perdette neppure un palmo del terreno affidatole. I carabinieri contennero infatti l'avanzata ed i reiterati attacchi britannici sviluppando una intensa reazione di fuoco incrociato e completandola, di frequente, con tempestivi contrattacchi. Anche se con perdite sensibili, con il lancio ravvicinato delle bombe "Passaglia" essi riuscirono a sventrare varî mezzi blindati e corazzati ed altri ne fermarono. La forza d'urto inglese si andò cosí progressivamente logorando e le pesanti perdite in uomini e mezzi determinarono, alfine, l'esaurimento dello sforzo offensivo anche contro quel settore della linea difensiva.

«Ma subito dopo le artiglierie britanniche ripresero, con maggiore intensità, il martellamento di tutto il fronte tenuto dal battaglione carabinieri paracadutisti. Dal

[16] Arena, N., *op. cit.*, p. 113.

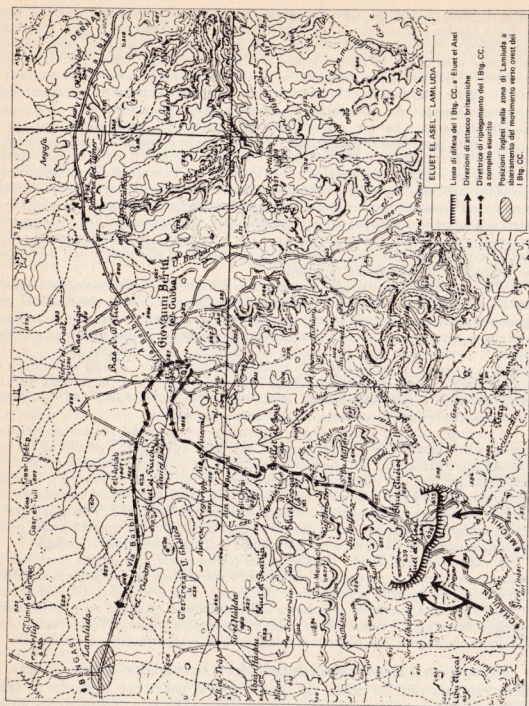
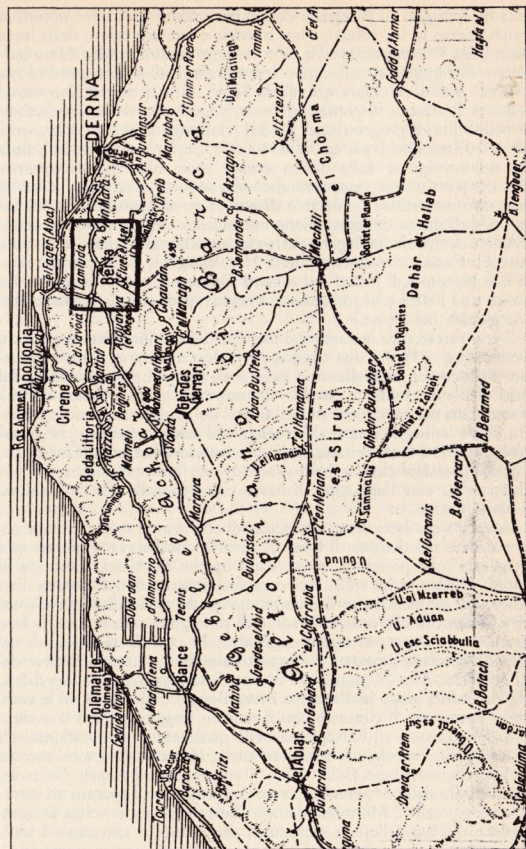
volume di fuoco si poté calcolare che agivano non meno di sei batterie da 88. Il tiro era molto preciso e le granate, tutte a percussione, demolivano molti degli apprestamenti difensivi che i carabinieri avevano costruito a tempo di record nei giorni precedenti, come massicciate, terrapieni e muretti a secco approntati per le postazioni dei cannoni da 47/32. Era la preparazione che preannunciava l'imminenza di un nuovo attacco. In questa fase, elementi di fanteria inglese riuscirono ad infiltrarsi nel centro del nostro schieramento ed a consolidarsi su di una collina, sulla sinistra della 3ª compagnia. Da qui presero a battere, con raffiche bene aggiustate di armi automatiche, alcune delle nostre postazioni dislocate sulle propaggini delle quote 639 e 628. Il comandante della 3ª compagnia, tenente Osmano Bonapace, valutato il grave pericolo costituito dal cuneo realizzato dagli inglesi e considerando che l'eventuale ampliamento della posizione avversaria avrebbe potuto pregiudicare la tenuta dell'intero fronte, lanciò i suoi paracadutisti in un contrattacco estremamente deciso, finalizzato a colpire l'avversario da tergo ed a precludergli ogni possibilità di sganciamento. Gli inglesi furono però rapidi nel percepire che si profilava per essi la minaccia di un aggiramento, e davanti all'irruenza dei carabinieri paracadutisti si sottrassero allo scontro con il precipitoso abbandono della posizione raggiunta.

«Alle undici, mentre l'artiglieria continuava a martellare insistentemente le posizioni del battaglione con l'evidente intento anche di fiaccare il morale dei difensori, gli inglesi sferrarono un massiccio attacco frontale con mezzi blindati e corazzati. Lo sforzo offensivo si concentrò, in particolare, in corrispondenza delle due sellette attraverso le quali si snodavano le piste di Chaulan e di Mechili e dove esisteva quindi l'unico varco di accesso per automezzi al nodo stradale di Eluet el-Asel. Decisa aggressività e ferma volontà di sfondare caratterizzarono l'azione inglese. Ma il fulcro della difesa, basato, come già è stato sottolineato, sui rilievi di quota 639, 628 e 585, resistette all'urto del soverchiante avversario, pur se con perdite rilevanti.

«La prima ondata d'attacco venne nettamente stroncata dal preciso ed efficace fuoco di sbarramento delle armi controcarro, che costò agli inglesi la perdita di decine di autoblindo e camionette e di varî carri armati; un deciso arresto subirono, in successione di tempo, altri due tentativi di sfondamento operati dai carri britannici. I mezzi cingolati che erano usciti dalle piste nell'intento di aggirare le posizioni saldamente tenute dai difensori, avevano subito il disastroso effetto delle bombe "Passaglia", che i carabinieri paracadutisti, nei loro frequenti contrattacchi, impiegavano con ardita perizia prima coricandosi sul terreno e poi lanciando a distanza ravvicinata l'ordigno.

«L'inaspettata resistenza e la violenza dei contrattacchi, che sempre riuscivano a respingere, rompere e scompaginare le unità piú volte lanciate nel tentativo di sfondare la linea difensiva, provocò la sospensione dell'attacco. Erano le dodici. Gli inglesi erano costretti, ancora una volta, a ripiegare sulle posizioni di partenza sebbene avessero impiegato nell'azione – come ebbe a stimare il maggiore Alessi dall'osservatorio sito sulla quota 639 – circa 250 automezzi, compresi quelli meccanizzati e corazzati.»[17]

Ma se i carabinieri paracadutisti del I battaglione erano «tosti», i loro avversari non lo erano da meno. Dopo un breve periodo di tregua, l'artiglieria riprese il suo lavoro, orientandolo soprattutto sulle posizioni tenute dalla 3ª compagnia, che rappresentava il fianco esposto del reparto. Il fuoco costringeva gli uomini a restare immobili sul terreno, bloccandone ogni iniziativa, da quella di osservazione a quella di attivazione e mantenimento dei collegamenti. Ad un certo momento, la solita variazione del tiro dalla configurazione preparatoria a

[17] *I carabinieri dell'aria*, cit., pp. 52-56. Un resoconto del combattimento è comparso anche in un articolo su «Il Tempo» di Roma del 24 dicembre 1981 a firma di Corinto Zocchi.

quella di appoggio fu il segnale dell'imminenza di un nuovo tentativo nemico. Verso le 16, infatti, i lati frontale e laterale destro della linea tenuta dalla 3ª compagnia su q. 639 vennero presi d'assalto da un battaglione di fanteria con il chiaro intendimento di aprire una breccia da Ovest e di accerchiare quindi da Nord tutto il nostro dispositivo difensivo. L'attacco fu contenuto bene, impedendo al nemico qualunque possibilità di progressione, ma nel frattempo altre due compagnie inglesi, infiltrandosi fra le quote 654 e 639, dettero inizio ad un'ampia manovra avvolgente sulla destra avente come obiettivo il versante Nord di quest'ultima, manovra che, se condotta a termine, avrebbe conseguito essa stessa l'obiettivo di pervenire all'aggiramento dell'intera linea di difesa del battaglione carabinieri. Urgeva contrattaccare, ed Alessi decise di impiegare parte dei rincalzi, affidando al tenente Giuseppe Casini, comandante della 2ª compagnia, il compito di farlo con due plotoni agli ordini dei tenenti Galiot e Capello, mantenendo accanto a sé l'altro plotone della compagnia quale ultima, estrema carta da giocare nel tentativo.

Il contrattacco fu lanciato dal lato Est della collina che sorgeva sul rovescio di q. 639. Le due compagnie inglesi avanzanti furono inquadrate dal tiro dei mitragliatori e delle armi individuali ed investite dal lancio di bombe a mano. Le due aliquote nelle quali si erano divisi i paracadutisti per irrompere su lati diversi del gruppo attaccante, ebbero in breve la meglio grazie all'irruenza dell'azione condotta che, presi in contropiede i fanti britannici, li costrinse ad arretrare abbandonando quelle posizioni che sarebbero state invece loro tanto necessarie per sviluppare da esse l'appoggio di fuoco indispensabile per l'attuazione del piano tattico.

Intanto s'era fatta sera, alla quale subentrava, di colpo, come è solito accadere nel deserto, il buio. Il nemico continuava a sparare con l'artiglieria sulle posizioni tenute dagli uomini di Alessi, ma ormai il compito affidato a lui ed ai suoi carabinieri paracadutisti poteva dirsi assolto, dal momento che il mantenimento del nodo di Eluet el-Asel aveva consentito alle nostre divisioni di proseguire senza danni la loro ritirata verso Ovest, al riparo dagli attacchi portati dagli inglesi nel tratto della strada litoranea piú esposto alle loro puntate offensive dal Sud gebelico. Alle 18 giungeva l'ordine di ripiegamento su Agedabia, sulla via Balbia lungo la direttrice Barce-Bengasi, ed alle 18,40 le compagnie, interrotto il contatto con il nemico, raggiungevano le zone a Nord del comando di battaglione nella quale erano stati radunati gli automezzi. Sulle posizioni, restavano una quarantina di uomini con tre ufficiali, i tenenti Lino Grilli della 1ª compagnia ed Angelo Solito ed Enrico Mollo della 3ª, con l'incarico di continuare a sparare ad intermittenza sino alle 22 in modo da non allertare gli inglesi circa lo sganciamento del battaglione e consentire allo stesso di allontanarsi indisturbato.

I «posti di blocco» questa volta li fanno gli inglesi

Tutto si svolgeva come previsto, ed i 10 automezzi dell'autocolonna del I battaglione carabinieri paracadutisti, dopo una quindicina di chilometri di pista, verso le 20,30 imboccavano la via Balbia nei pressi del villaggio «Berta», procedendo con le previste misure di sicurezza. Ma, giunti in prossimità del bivio di Lamluda, punto di confluenza delle provenienze da Est e da Nord-Est, gli autocarri erano costretti ad arrestare la marcia: la rotabile era bloccata da una ventina di automezzi di vario tipo, impossibilitati a proseguire da un blocco stradale formato con grossi massi e recipienti riempiti di sabbia e pietrisco, sul quale convergeva il fuoco di armi automatiche e mortai inglesi appostati sui rilievi che fiancheggiavano la strada. Non si poteva indugiare, anche perché c'era il rischio di essere definitivamente tagliati fuori da altri reparti britannici che potevano scavalcare il battaglione da Nord e bloccare la Balbia in altri punti ancora piú ad Ovest. Due plotoni della 2ª compagnia, che si trovava in testa alla colonna, venivano incaricati di attaccare i centri di fuoco nemici sui due lati della strada, le cui postazioni erano rese visibili dagli stessi razzi di vario colore con cui gli inglesi illuminavano ad intermittenza la zona. L'avvicinamento, facilitato dalla particolare natura del terreno roccioso e dalla presenza di arbusti, si concludeva con una altrettanto nutrita azione a fuoco e lancio di bombe a mano che induceva l'avversario ad allentare la pressione defilandosi nell'oscurità. Ciò consentiva di sgombrare la rotabile dal materiale d'ingombro, compresi gli automezzi impossibilitati a muovere perché danneggiati o rimasti privi di conducenti, e di far avanzare la colonna del battaglione. Ma a poche centinaia di metri dal primo, ecco un secondo ostacolo, rappresentato anche questa volta da autoveicoli però disposti di traverso ed inframmezzati da un muro a secco alto circa un metro e profondo due.

Il combattimento, dopo la breve sosta, riprendeva violento, frazionandosi in assalti e corpo a corpo sempre piú aspri. I carabinieri paracadutisti ce la stavano mettendo tutta e badavano anche a far presto, perché tra la luminaria che gli inglesi continuavano a produrre figuravano alcuni razzi verdi che, certamente, stavano a significare la richiesta di rinforzi che non sarebbero tardati a giungere. Nonostante l'intenso fuoco proveniente dalle armi automatiche delle postazioni fisse e da quelle di bordo delle sue varie autoblindo e camionette, il nemico era costretto ad interrompere il contatto, mentre si procedeva a demolire con la massima rapidità il muro ed a rovesciare ai lati della strada gli automezzi che costituivano lo sbarramento. Fatto ciò, l'autocolonna poteva riprendere la marcia. In testa procedevano quattro autocarri del battaglione, seguiti dagli automezzi superstiti del gruppo che era rimasto bloccato sul primo ostacolo, mentre in retroguardia venivano i rimanenti camion dei carabinieri. Si era riunita nel frattempo al reparto anche una metà circa di quei paracadutisti che erano rimasti ad

Eluet el-Asel per coprire il ripiegamento, fra cui due dei tre ufficiali, i tenenti Solito e Grilli, mentre il tenente Mollo ed il resto del gruppo, pressati dagli inglesi da piú parti, non avevano fatto in tempo a sganciarsi. Essi tennero testa al nemico finché furono in grado di esercitare una adeguata azione di fuoco, poi, esaurite le munizioni, si infiltrarono attraverso le maglie dello stesso schieramento britannico per tentare di ricongiungersi in qualche modo al reparto. Le anfrattuosità del terreno e l'oscurità consentirono loro di portare a buon fine il tentativo, e la mattina del 20 dicembre pervennero al villaggio «Luigi di Savoia». Ma la località era già in mano agli inglesi, ed ogni speranza di esfiltrazione verso le linee amiche venne cosí a cadere. Mollo e la ventina di uomini ai suoi ordini riuscirono a mimetizzarsi ed a confondersi fra gli abitanti del villaggio, e continuarono fino alla nuova avanzata italo-tedesca del febbraio 1942 a svolgere azioni di sabotaggio contro il nemico. [18]

A meno di un chilometro dopo il bivio di Lamluda, terzo tentativo di arresto da parte degli inglesi: un altro robusto sbarramento simile al precedente si frapponeva di fronte agli automezzi e, in base al volume di fuoco che gli faceva contorno, doveva anche essere presidiato da forze piuttosto ingenti. Giú dai camion e via a disperdersi sul terreno per l'azione di contrasto e superamento. Bisognava mettercela tutta, o la va o la spacca, e gli uomini, ancorché stanchi e provati dagli avvenimenti degli ultimi due giorni, capivano che era necessario, ora piú che mai, attingere alle ultime energie se si voleva cercare di evitare di andare a svernare dietro qualche reticolato in Egitto. Si ritrovavano in quella stessa zona dove circa un mese prima avevano effettuato attività anti-commando, conoscevano quindi bene l'ambiente, e questo costituiva indubbiamente un vantaggio che bisognava mettere a profitto. I comandanti della 2ª e 3ª compagnia, tenenti Casini e Bonapace, portatisi con i loro carabinieri ai due lati della Balbia, ci dettero dentro con la determinazione di chi sa di non potersi concedere pause. Fu un susseguirsi di scontri frammentarî e molto violenti, che portarono alla neutralizzazione di numerosi centri di fuoco avversari, sia fissi sia mobili, con conseguente possibilità per gli uomini di Alessi di forzare anche questo terzo posto di blocco e di farvi transitare l'autocolonna.

Gli inglesi, se erano stati costretti ad allentare la pressione piú energica esercitata sui nostri, non avevano però desistito dal tentativo di ostacolare il forzamento dello sbarramento ed il transito della nostra autocolonna, e continuavano, sia pure a debita distanza, ad effettuare un tiro estremamente molesto contro gli automezzi da bordo dei

[18] In merito all'esperienza vissuta dal tenente Mollo e dai suoi uomini, l'autore di questo libro ha redatto un saggio, *La sopravvivenza occulta di un plotone di carabinieri paracadutisti in zona occupata dal nemico*, frutto della testimonianza diretta, orale e scritta, a lui fornita dallo stesso Mollo. Il saggio in questione sarà oggetto di pubblicazione in uno dei prossimi volumi della serie «Studi Storico Militari» editi a cura dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito.

quali i carabinieri, che vi avevano ripreso posto, rispondevano cercando di contrastarlo al meglio. Una camionetta cingolata nemica, piú audace delle altre, si era ad un certo momento fatta sotto investendo i camion col fuoco serrato delle mitragliatrici di cui disponeva; valse a farla tacere l'iniziativa del vice-brigadiere Benedetto Romano che, sceso dall'automezzo su cui viaggiava e sfruttando abilmente le pieghe del terreno, si portava a ridosso del *bren carrier* e lo metteva fuori uso con il ben azzeccato lancio di una bomba «Passaglia». Ormai sembrava quasi fatta, ma era destino che il diavolo ci mettesse ancora la coda. Passati i primi quattro autocarri, malauguratamente il primo veicolo del secondo scaglione della colonna incappava in una mina, si rovesciava ed impediva cosí il proseguimento degli altri mezzi sui quali viaggiava la 1ª compagnia e parte della 3ª. Gli inglesi, ovviamente, non si lasciavano sfuggire questo regalo imprevisto, e tornavano a loro volta a darci dentro, anche perché, nel frattempo, erano affluite altre truppe. La situazione, a questo punto, era diventata veramente critica, aggravata inoltre dal fatto che, ormai, di munizioni e bombe anticarro ne erano rimaste molto poche. Le cose infatti si stavano mettendo al peggio, il nemico stava gradualmente avendo il sopravvento ma, in un ultimo sforzo, i resti del battaglione (durante la *bagarre* di quelle ore c'erano stati morti, feriti, alcuni autocarri erano in fiamme) riuscirono a superare anche l'ultimo ostacolo ed a rompere definitivamente il contatto col nemico filando a tutto gas verso Ovest.

La sera del 20 dicembre 1941, il I battaglione carabinieri paracadutisti raggiungeva Agedabia. I resti del reparto che erano riusciti a forzare l'accerchiamento inglese ammontavano a 44 elementi (10 ufficiali, 4 sottufficiali e 30 carabinieri), oltre a 10 uomini del plotone genio guastatori aggregato; durante gli scontri col nemico, il battaglione aveva perduto 282 dei suoi effettivi, di cui 31 caduti, 37 feriti e 251 dispersi. [19] Tra questi ultimi, molti furono i prigionieri feriti che erano stati ammucchiati in una casa colonica, e tra essi alcuni morirono per mancanza di cure e di medicazioni sollecite. Otto giorni dopo, il Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale disponeva lo scioglimento del battaglione, formalizzato il mese successivo anche dal Comando Generale dell'Arma; nel marzo del 1942, i superstiti del

[19] Dall'archivio dell'Ufficio Storico Comando Generale dell'Arma (d'ora in poi USCGA) carteggio *I battaglione carabinieri paracadutisti*, e *I carabinieri dell'aria*, cit., pp. 62-63. Gli ufficiali erano il maggiore Alessi ed i tenenti Casini, Bonapace, Bonzagni, Perrone, Fanelli, De Crescenzo, Capello, Nicoletto. Tra i 251 dispersi, Arena cita il tenente Piccinni Leopardi, comandante della 1ª compagnia, i tenenti Boni, Delle Grazie, Adonnino, Leporace (ufficiale medico), Bagnati, Grilli. Oltre 50 sarebbero stati i feriti. Tra i caduti, lo stesso autore menziona il tenente Mattei, comandante del plotone genio guastatori, insieme ai genieri Rota ed Alberizio, ed i carabinieri Bianconi, Colonnello, Cianfroni, Caravaggi Mazzon, Celi, Casini, Grazioli, Capanni, Madau, Trentin, Volpe, Magnani, Manca, Corradi, Benna Zenit, Gometz, Giacometti, Sanna, Pittau, Ceccarini, Vidussoni (ARENA, N., *Folgore, storia del paracadutismo militare italiano*, cit., p. 127, e, dello stesso autore, *Aquile senza ali*, Milano, Mursia, 1970, p. 66).

battaglione rientravano a Roma dove, presso la sede della Legione, aveva luogo la cerimonia relativa.[20] Il personale veniva destinato ad altre unità dell'Arma; una parte sarebbe andata a costituire la 184ª sezione carabinieri della divisione *Folgore* e la 314ª sezione carabinieri della *Nembo*, distinguendosi per i notevoli servizi resi e fornendo un elevato contributo di sangue.

Le ricompense individuali al valore militare ammontarono a 4 medaglie d'argento alla memoria, (carabinieri Luca Caravaggi Mazzon, Antonio Celi, Alfredo Madau, Mario Benna Zenit), 6 di bronzo (una alla memoria), 4 croci di guerra.[21] Un attestato di merito fu concesso dallo stesso nemico: in una trasmissione serale del 28 dicembre 1941, Radio Londra, riferendosi ai combattimenti di Elet el-Asuel e di Lamluda, affermava che i carabinieri paracadutisti «si erano battuti come leoni e che mai, prima di allora, i reparti britannici avevano incontrato cosí accanita resistenza».[22] Il 14 giugno 1964 la bandiera dell'Arma dei Carabinieri veniva decorata della medaglia d'argento conquistata dal I battaglione carabinieri paracadutisti con la seguente motivazione:

> «Battaglione carabinieri paracadutisti, avuto il delicato compito di proteggere unità in movimento su nuove posizioni, sosteneva per un'intera giornata ripetuti attacchi di soverchianti forze corazzate nemiche, appoggiate da fanteria ed artiglieria. Nell'impari, cruenta lotta, svolta con estremo ardimento, riusciva a contenere l'impeto dell'avversario al quale distruggeva, con aspra azione ravvicinata, numerosi mezzi blindati e corazzati. Sganciatosi dal nemico con ardita manovra notturna, trovata sbarrata la via di ripiegamento da munite posizioni avversarie, si lanciava eroicamente all'attacco e, dopo violenta, epica mischia in cui subiva ingenti perdite, si apriva un varco, ricongiungendosi alle proprie forze.»[23]

[20] USCGA, carteggio *I battaglione carabinieri paracadutisti*, foglio n. 163/1/S del 28 dicembre 1941 del Comando Superiore Forze Armate A.S., f.to generale Gambara; foglio n. 192/109-1940 S del 28 gennaio 1942 del Comando Generale Arma dei Carabinieri.
[21] USCGA, carteggio *I battaglione carabinieri paracadutisti*.
[22] *I carabinieri dell'aria*, cit., p. 63.
[23] *L'Esercito ed i suoi corpi*, Roma, USSME, 1973, vol. II, tomo I, p. 177.

VI. I REPARTI SPECIALI «N.», «P.» E «G.» DEL REGGIMENTO «SAN MARCO»

Il leone di San Marco «alza la coa»[1] *ed indossa il paracadute*

Nei primi mesi del 1941, quando sul fronte greco-albanese era ancora in pieno svolgimento la battaglia d'arresto sulla linea Klisura-Tepeleni, attraverso la quale il Comando Supremo italiano cercava di contenere la massiccia pressione greca su Valona e Berat, lo Stato Maggiore Esercito aveva elaborato uno studio operativo avente come finalità l'occupazione delle sponde del canale di Corinto. Questa via d'acqua, lunga oltre 6 km e larga circa 22 metri, oltre a rappresentare uno dei piú importanti itinerari di rifornimento bellico per i greci grazie all'ausilio della marina inglese, avrebbe altresí potuto agevolare, una volta che se ne fosse preso possesso, l'afflusso rapido di unità della nostra flotta nelle acque ateniesi per operazioni di carattere offensivo. Il piano, denominato in codice «Esigenza 2P», prevedeva il lancio sull'obiettivo dei tre battaglioni del 1° reggimento paracadutisti, ricalcando uno schema di occupazione verticale già collaudato con successo dalle aviotruppe tedesche in Belgio ed in Olanda poco meno di un anno prima[2]. Alla Marina, era richiesto di appoggiare dal mare, con alcuni mas, l'occupazione di Poseidonia, allo sbocco occidentale del canale, ma la stessa forza armata avanzava la proposta di estendere il proprio contributo attraverso l'aviolancio, insieme al reggimento paracadutisti, di un nucleo di uomini specificamente addestrati ed equipaggiati cui sarebbe stato affidato il compito di rimuovere eventuali ostruzioni marine di impedimento per i mas, di impadronirsi dei natanti ormeggiati nel piccolo porto di Poseidonia e di ripristinare, qualora interrotto, il traghettamento fra le due sponde.

Questa integrazione al piano veniva approvata, ed il 10 marzo 1941 un primo gruppo di 20 uomini (2 sottufficiali, 2 sottocapi e 16

[1] Dal motto del reggimento: «*Quando San Marco alza la coa, tute le bestie sbasa la soa*».
[2] Fra il 1° ed il 12 maggio 1940, i tedeschi avevano attuato l'operazione *Festung Holland*, basata sull'impiego di reparti paracadutisti e le cui linee generali contemplavano l'assalto alle difese esterne del Belgio, il loro scardinamento e l'aggiramento delle postazioni fortificate della linea Maginot francese in contemporanea con la neutralizzazione dell'Olanda, la cui occupazione avrebbe garantito il transito alle colonne corazzate germaniche dirette verso le coste settentrionali della Francia. L'operazione, condotta con un impiego misto di aviolanci e di atterraggi ed ammaraggi d'assalto con alianti ed idrovolanti, otteneva pieno successo e rappresentava la prima dimostrazione reale delle molteplici e sofisticate possibilità offensive della nuova specialità – le precedenti azioni in Polonia, Danimarca e Norvegia avevano avuto carattere piú ortodosso e meno corale – con l'integrazione in essa di nuclei ad elevato livello di qualificazione professionale quali guastatori, genieri, incursori, ecc.

marinai) appartenenti al reggimento *San Marco*[3] veniva inviato da Pola a Tarquinia, presso la Scuola Paracadutisti, ed aggregato al III battaglione che stava effettuando l'addestramento pre-lancistico di brevetto e quello sul terreno. In mancanza di ufficiali, il gruppo della Marina era stato affidato al tenente dell'Esercito Mario Biasutti, anche lui proveniente dal *San Marco* dove aveva prestato servizio per un certo periodo. Ma non dovevano trascorrere piú di cinque giorni perché arrivasse a Tarquinia l'ufficiale della Marina designato per assumere il comando della sezione, il tenente di vascello osservatore Giulio Conti, coadiuvato dal capitano del genio navale Giovanni Buttazzoni quale consulente tecnico per la preparazione e l'attuazione di azioni speciali.

La scelta di Conti aveva tenuto buon conto dei trascorsi dell'uomo. Giovanissimo, aveva svolto un'intensa attività aerea sugli idrovolanti della Marina, e partecipato a 12 missioni su Alessandria ed a diverse azioni di bombardamento sulla flotta inglese a bordo dei velivoli dell'Aeronautica in qualità di osservatore; il suo medagliere annoverava già una medaglia d'argento e due di bronzo al valor militare ed una d'argento al valor di Marina, mentre i distintivi di due ferite si aggiungevano ad arricchire il curriculum di un combattente che non aveva bisogno di altre presentazioni. E di che tempra fosse lo avrebbe dimostrato anche alla Scuola Paracadutisti di Tarquinia allorché, riportata durante un'esercitazione di lancio alla presenza di alti ufficiali tedeschi una frattura ad un piede, continuava ad accompagnare gli ospiti dissimulando l'intenso dolore, camminando a denti stretti ma riuscendo anche a sorridere, tanto da non farsi accorgere da nessuno dei presenti.[4] Al ministero della Marina, dopo essere riuscito a portare

[3] A metà novembre 1917 era stato costituito a Venezia, con lo scopo di difendere la città dall'incombente minaccia austriaca, il Reggimento Marina su 4 battaglioni (*Golametto*, *Caorle*, *Grado* e *Monfalcone*, quest'ultimo divenuto *Bafile* il 19 aprile 1918 in onore del suo comandante, tenente di vascello Andrea, caduto il mese prima sul Piave e decorato di medaglia d'oro al valor militare) che aveva formato, con il Raggruppamento Artiglieria Regia Marina costituito una settimana prima, la Brigata Marina. A riconoscimento dell'azione svolta a protezione della città, con R.D. 444 del 17 marzo 1919 era stata attribuita al reggimento la denominazione di *San Marco*. Nel quadro della smobilitazione seguita alla fine della guerra, il R.D. 14555 del 10 agosto 1919 aveva ufficializzato la contrazione del reggimento in battaglione *San Marco*, articolato su quattro compagnie, che mantenevano gli stessi nomi dei battaglioni del reggimento, ed una batteria di 4 pezzi da 76/17.

Dopo successive evoluzioni organiche, all'atto della mobilitazione per la seconda guerra mondiale, il battaglione, la cui sede dal 1932 era stata posta a Pola, assumeva dal 1° gennaio 1940 la difesa di questa piazzaforte e il 1° agosto dello stesso anno si trasformava nuovamente in reggimento Regia Marina *San Marco* su due battaglioni, *Bafile* e *Grado*, posto al comando del capitano di fregata Araldo Fadin che manteneva interinalmente anche quello del *Grado*, mentre il *Bafile* era agli ordini del capitano di fregata Giovanni Biagini, al *San Marco* già dal 1937. Le varie vicende ordinative ed operative del reparto sono dettagliatamente riportate nel recente volume di Fulvi, L., Marcon, T., Miozzi, O. *Le fanterie di marina italiane*, edito a Roma nel maggio 1988 a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

[4] Giulio Conti, dopo un breve periodo trascorso quale ufficiale addetto al gabinetto del ministro della Marina della Repubblica Sociale Italiana, ammiraglio Legnani, lasciato il servizio nel dopoguerra aveva comandato per un certo tempo una petroliera dell'AGIP presa a nolo dai russi per fare la spola tra i paesi d'oltre cortina e l'Albania. Sempre nel primo quin-

a 20, dai 10-15 inizialmente impostigli, i giorni necessari per «essere pronti» (!), gli era stata data una benedizione ed una macchina per raggiungere Tarquinia, dove non avrebbe avuto nessun superiore diretto cui fare riferimento, senza che fossero state definite le dipendenze e non avendo nemmeno un modello da seguire. La Scuola Paracadutisti, all'epoca, non era un ambiente facile di per se stesso, e non poteva essere altrimenti: a livello catena di comando, la coesistenza di due forze armate diverse (Esercito ed Aeronautica) con una ripartizione di compiti abbastanza chiaramente prevista sulla carta, ma di difficile applicazione nella realtà, in rapporto proprio al tipo di attività congiunta, rappresentava forse il motivo maggiore di tensioni e suscettibilità, e lo sparuto gruppetto di marinai correva il rischio di trovarsi nella classica posizione del vaso di coccio fra quelli di ferro. Ma il tempo è galantuomo, anche se per gli uomini del *San Marco* non è che ce ne fosse molto:

> «... l'ambiente dell'Esercito ci accolse come mai io avrei potuto immaginare, appoggiandoci ed aiutandoci per quanto poté, in tutti i modi. Dopo qualche giorno di vita in comune, riuscimmo a guadagnarci l'amicizia dei nostri colleghi e la stima dei superiori...
>
> «In un primo tempo, data la particolare nostra situazione, abbiamo dovuto organizzare, ingrandire, plasmare il nostro programma di giorno in giorno, via via che ci si delineava piú chiaramente il compito. Abbiamo naturalmente incontrato delle difficoltà: in seguito, però, per il diretto intervento di Supermarina[5] nella persona del comandante Borghi, il nostro compito risultò di molto agevolato. Egli ci inquadrò, ci consigliò, ci diresse, facendoci ottenere tutto quello che ci abbisognava. Durante i primi due mesi dovetti considerarmi pronto per l'impiego, e contemporaneamente seguire e perfezionare il programma via via prefissomi.»[6]

Il termine di tempo estremamente ridotto concesso a Conti ed ai suoi uomini per permettere loro di impadronirsi della corretta tecnica di lancio partiva dal presupposto che il personale del *San Marco* potesse saltare le fasi preliminari di questo impegnativo addestramento. La considerazione doveva rivelarsi inesatta:

quennio successivo alla fine del conflitto, si era reso protagonista di un episodio che aveva fatto un certo scalpore: acquistata una vecchia motonave in demolizione e rabberciatala alla meglio, armatala con una ciurma che piú eterogenea non poteva esservi, messosi al servizio del premier persiano Mossadeq allorché questi aveva tentato di infrangere il *trust* delle grosse compagnie petrolifere consociate nazionalizzando il petrolio del suo paese e cercando di venderlo a prezzo libero e competitivo, era riuscito in maniera rocambolesca ad arrivare a Venezia dalla Persia con un carico destinato all'EPIM (Ente Petrolifero Italia Meridionale), evitando i piú o meno subdoli tentativi di dirottamento. Sino alla metà degli anni Cinquanta, era poi rimasto a Teheran quale rappresentante del predetto ente (Pariset, D., *Storia del paracadutismo*, Roma-Milano, Vito Bianco, 1962, pp. 255-258).

[5] L'Alto Comando Marina, istituito per le esigenze di guerra; era l'organo a disposizione del Capo di Stato Maggiore, destinato a tradurre le direttive superiori in ordini e a diramarli ai comandi dipendenti.

[6] Archivio Ufficio Storico Marina Militare, – d'ora in poi USMM – carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIV, cartella n. 3, fascicolo V, battaglione paracadutisti «P.», anni 1940-1945, «relazione sulla formazione di un reparto paracadutisti del reggimento *San Marco*», senza protocollo e destinatario, datata Tarquinia 5 giugno 1941, f.ta «il tenente di vascello osservatore comandante Giulio Conti».

«Bisognava in pochi giorni trasformare i marinai in paracadutisti, curando la parte piú sostanziale dell'addestramento, omettendo il non assolutamente indispensabile, con riserva di perfezionare in un secondo tempo e con maggiore disponibilità il personale... Provvedevo ad inviare tutto il personale presso l'Istituto Medico Legale dell'Aeronautica a Roma, dove scartavano il 40%. Iniziai contemporaneamente la preparazione, e dopo due giorni di allenamento mi accorsi che, oltre a quelli eliminati alla visita medica, una forte percentuale dei rimanenti non era in grado di affrontare e superare gli esercizi atletici per la preparazione al lancio. Fui cosí costretto a richiedere dei rimpiazzi i quali presentarono via via, per una maggiore selezione dei componenti da parte del reparto d'origine, una percentuale di eliminati sempre minore.»[7]

Erano, infatti, affluiti da Pola altri volontari fino a raggiungere, alla data del 22 aprile, un totale di 78 uomini, che ulteriori selezioni mediche ed infortuni di vario genere riducevano a 50 – 3 ufficiali, 8 secondi capi e sergenti, 39 sottocapi e comuni –[8] comprensivi delle riserve e tutti regolarmente brevettati paracadutisti alla fine di maggio. Indossavano la divisa grigioverde del *San Marco*, con il basco ed il caratteristico camisaccio dalle manopole rettangolari rosse con al centro il profilo dorato del leone di San Marco al di sopra dei risvolti di entrambe le maniche. Erano stati anche adottati speciali guanti in pelle foderati in pelo con risvolto di pelliccia. Il distintivo di specialità, ricamato in oro per gli ufficiali ed in seta od in rayon per sottufficiali e truppa, era dato da un paracadute posto fra le ali spiegate di un'aquila i cui artigli ed il cui becco sorreggevano un pugnale posto orizzontalmente, e veniva portato sulla manica sinistra. Dopo un certo tempo, le calzature e le fasce mollettiere della tenuta ordinaria furono sostituite dagli alti stivaletti da paracadutista e da calzettoni grigioverdi.[9] Per il lancio, era adoperata la apposita combinazione di tela grigia, sostituita poi a metà del 1942 da quella tipo trequarti in stoffa mimetica.

Per la rimozione delle ostruzioni e di altri ostacoli, per la disattivazione di torpedini e per la messa in moto dei natanti, il ministero della Marina aveva assegnato anche 2 palombari, 2 motoristi e 2 torpedinieri forniti dei rispettivi materiali speciali. I tedeschi, però, avevano giocato d'anticipo, ed i loro *Fallschirmjäger* (paracadutisti) il 26 aprile avevano occupato le sponde del canale di Corinto.

Venuta meno l'«Esigenza 2P», il suo annullamento non doveva però comportare lo scioglimento di quella che era ufficialmente diventata la sezione paracadutisti del reggimento *San Marco*.[10] Nella citata relazione Conti, si apprende come in un primo tempo si effettuassero

[7] Relazione Conti di cui alla nota 6.
[8] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 155.
[9] Del Giudice, E. e V., *Atlante delle uniformi militari italiane dal 1934 ad oggi*, Parma, Albertelli, 1984, tavola LIV, e Marzetti, P., *Uniformi e distintivi dell'esercito italiano, 1933-1945*, Parma, Albertelli, 1981, tavola 21, p. 55.
[10] Nel citato volume *Le fanterie di marina italiane* il reparto viene indicato come Nucleo, ma nella documentazione originale da noi consultata figura sempre la denominazione di Sezione.

azioni tattiche da parte del piccolo reparto a sé stante che, successivamente, venne invece inserito in manovre piú ampie compiute dal 1° reggimento paracadutisti. Queste esercitazioni iniziavano con tutto il materiale perfettamente contenuto e chiuso negli aerorifornitori in dotazione, come se fosse giunto cosí dall'alto sul terreno. Gli uomini venivano addestrati all'impiego del Moschetto Automatico Beretta [MAB, mod. '38] (era la prima unità paracadutista alla quale l'arma era stata distribuita, cosí come il nuovo elmetto da lancio che si differenziava dal precedente per l'inserimento di un paranuca in tela e di un salvanaso in cuoio a protezione del setto nasale durante l'impatto con il terreno o l'acqua)[11] e perfezionavano il tiro alla pistola, il lancio di bombe a mano e l'uso del pugnale; la scherma con quest'ultimo era effettuata con lama nuda ed affilata ed a torso nudo. Le bombe a mano venivano lanciate al di sopra dei compagni che dovevano stare all'impiedi, fronte al tiratore, e seguire con lo sguardo la traiettoria dell'ordigno che passava sulla loro testa, pronti a gettarsi a terra se fosse caduto troppo vicino; con ciò ogni uomo si rendeva perfettamente conto della potenza distruttiva della bomba, in effetti relativamente limitata, ed acquistava quel senso di sicurezza, di spavalderia e di gusto del pericolo propri dei reparti d'assalto. Molto orientamento topografico, anche con mezzi di circostanza, marce notturne, lettura di aero-fotografie panoramiche e planimetriche, pronto soccorso ed altre nozioni varie completavano la preparazione dei marinai paracadutisti.

Oltre che con le armi l'addestramento era intenso anche con i materiali che venivano via via consegnati al reparto: battellini pneumatici gonfiabili, tute e contenitori impermeabili, zatterini gonfiabili lunghi a misura d'uomo che, sgonfiati, potevano arrotolarsi intorno alla cintura, attrezzature da guastatore e da minatore, ecc. Proprio con i battellini, il 12 giugno 1941 aveva luogo nelle acque antistanti Tarquinia il lancio contemporaneo di 8 uomini e 2 battellini gonfiabili dalla quota di 150 metri ed in condizioni meteorologiche sfavorevoli, esperimento che sembrerebbe essere stato il primo del genere in Italia. Sino ad allora, infatti, l'impiego aviolancistico era stato ancora quello classico: il reparto, paracadutato a terra in vicinanza dello specchio d'acqua operativo, gonfiava i battellini e con questi iniziava ad agire sulla superficie liquida. Con gli zatterini, la tecnica era la seguente: sganciato il paracadute prima di toccare l'acqua, a 3-4 metri d'altezza, e ritornato in superficie dopo il breve tuffo, l'uomo gonfiava lo zatterino e vi si sdraiava sopra in posizione prona, muovendo le braccia per imprimere moto e direzione. Ciò gli consentiva, inoltre, di trascinare seco il contenitore impermeabile con le armi ed i materiali per il sabotaggio.[12] Per il trasporto di esplosivi plastici durante il lancio, a Tarquinia l'ufficio studi ed esperienze aveva realizzato uno zainetto collegato

[11] Marzetti, P., *op. cit.*, tavola 28, pp. 86-87.
[12] Pariset, D., *op. cit.*, p. 262.

ad uno speciale paracadute di ridotte dimensioni che veniva aperto nel corso della discesa e dopo l'apertura di quello principale. La nuova specialità stava prendendo rapidamente corpo, e delle sue possibilità si faceva interprete il capitano Buttazzoni, divenuto comandante in 2ª del reparto, che cosí le elencava in un promemoria per lo Stato Maggiore Marina:

«Azioni varie di sabotaggio contro opere site entro o nelle vicinanze di specchi d'acqua (distruzione di bacini idrici, di dighe, chiuse di ponti, centrali elettriche, ecc.);

— azioni di sbarco in zone che per la conformità del terreno non consentono l'approdo e lo sbarco a mezzi di Marina o l'atterraggio di paracadutisti comuni (costituzione di teste di ponte, di teste di sbarco, azioni varie a terra, ecc.);

— azioni di eliminazione di ostruzioni o di altre difese portuali, aprendo la via a speciali mezzi della Marina e dell'Aeronautica;

— azioni dirette sul naviglio nemico, combinate eventualmente con la cooperazione della Marina;

— azioni infine inelencabili, in cooperazione con la Marina, con l'Aeronautica o con i reggimenti paracadutisti dell'Esercito.[13]

Nello stesso documento, Buttazzoni suggeriva anche come fosse opportuno allontanarsi da Tarquinia, centro ormai troppo noto del paracadutismo militare italiano dove ormai anche la piú piccola attività era facilmente osservabile da estranei, con grave danno della indispensabile segretezza.

La sezione paracadutisti del *San Marco*, che aveva preso in carico tutti i materiali individuali previsti per i paracadutisti dell'Esercito, non possedeva però armamento collettivo, dal momento che l'originaria azione per la quale si era addivenuti alla sua costituzione era compresa in quelle dei reparti di quest'ultima forza armata. In vista dei nuovi programmi futuri, pertanto, Conti propugnava nella sua relazione l'assegnazione di due mitragliatrici Breda 37 nonché di pistole mitragliatrici. L'adozione, infatti, di queste, in unione ai mitra MAB già distribuiti, consentiva di sostituire alla squadra di 8 uomini, costituente l'unità base di un normale reparto paracadutista dell'Esercito, una formazione gruppuscolare di 4 uomini con a capo un ufficiale od un sottufficiale – designato dagli stessi componenti, per incrementarne l'affiatamento – che, secondo il parere del proponente, grazie alla forte massa di fuoco sviluppabile da ogni gruppo con le armi automatiche, avrebbe reso piú snella e spedita l'intera sezione. Già l'assegnazione dei fucili mitragliatori aveva stimolato l'ingegnosità di Conti portandolo a far costruire una speciale buffetteria (il famoso corsetto «samurai», caratteristica inconfondibile dei reparti speciali del *San Marco* ed in seguito indossato anche da altri battaglioni del reggimento) nella quale, oltre a 12 caricatori da 40 colpi ciascuno disposti trasversalmente in parallelo (5 in posizione toracica e 7 in quella dorsale), erano contenibili anche 6 bombe a mano all'altezza della cintura. Il restante quantitativo di granate e munizioni per pistola, il pacchetto di medicazione, i viveri ed il resto erano stivati in un apposito tascapane speciale per paracadutisti. La genialità di Buttazzoni si era invece estrinsecata nella ideazione e realizzazione di una speciale arma controcarro a razzo, una specie di grosso pistolone con canna larga, una versione di... bazooka a revolver[14]. La relazione, a proposito dei materiali, si concludeva con una perentoria ed orgogliosa affermazione:

«Abbiamo in questo momento in nostro possesso il materiale base per qualsiasi tipo di azione. *Dico questo perché l'impiego di reparti della specialità sfugge a qualsiasi schema tipico o norma tassativa.*»

Ma la parte ancora piú interessante della relazione Conti ci sembra essere quella finale, nella quale il compilatore riassumeva i tipi di azioni potenzialmente effettuabili da parte della sezione paracadutisti:

1. Possiamo agire come complementi di una grossa formazione di paracadutisti (caso tipico Corinto, Candia, Malta, Alessandria od altre basi navali).

2. Possiamo agire da soli per azioni di sabotaggio su apprestamenti bellici della marina avversaria.

3. Per impiegare eventuali mezzi d'assalto della Marina, buttandoci con essi direttamente nello specchio d'acqua nel quale dobbiamo operare.

4. Infine, e questo sarebbe a mio avviso l'impiego tipico della sezione nel quadro del reggimento *San Marco*, possiamo agire come testa di ponte per uno sbarco del reggimento eseguito con mezzi navali.

L'evoluzione della nuova specialità e le ampie prospettive operative che ne derivavano, inducevano poi il compilatore a proporre la costituzione di un battaglione paracadutisti in seno al reggimento *San Marco*, forte di circa 300 uomini (17 ufficiali, 37 sottufficiali e 246 fra sottocapi e comuni), piú o meno sullo stesso organico dei battaglioni paracadutisti dell'Esercito, tale da consentire al reggimento di concepire ed effettuare, per primo e da solo, qualsiasi tipo di sbarco, iniziandolo per via aerea con il battaglione paracadutisti e proseguendolo via mare con gli altri battaglioni.[15] La proposta di Conti era recepita favorevolmente dallo Stato Maggiore della Marina che nel termine di una ventina di giorni, in un promemoria per le superiori autorità nel quale faceva sue le considerazioni del comandante della sezione paracadutisti del *San Marco*, proponeva a sua volta di:

a) richiedere il parere del R. Esercito sull'equipaggiamento ed armamento da assegnare ai nuovi reparti;

[13] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIV, cartella n. 3, fascicolo V, battaglione paracadutisti «P.» anni 1940-1945, «pro-memoria relativo alle possibilità belliche dei lanci di paracadutisti in mare con i mezzi speciali della R.M.», prot. n. 65 del 13 giugno 1941, da reggimento *San Marco*-sezione paracadutisti a Stato Maggiore Marina, f.to «per il com.te Giulio Conti assente il cap. GN Nino Buttazzoni».

[14] PARISET, D., *op. cit.*, p. 137 e ARENA, N., *I paracadutisti*, cit., didascalia della fotografia a p. 114.

[15] Relazione Conti di cui alla nota n. 6.

b) autorizzare la costituzione del battaglione paracadutisti *San Marco*, in luogo del terzo battaglione *Caorle* previsto dagli organici del reggimento *San Marco* approvati nel 1940;

c) disporre l'inizio della selezione fra il personale volontario da destinare al battaglione paracadutisti, in maniera da iniziare al piú presto l'addestramento, approfittando della stagione favorevole;

d) disporre l'assegnazione delle armi e del materiale di dotazione.[16]

In allegato al documento, era trasmesso uno specchio relativo al materiale per la sezione della forza di 50 uomini:

— moschetti mitragliatori Beretta n. 50 (con 600 caricatori);
— cartucciere a giubbotto (50);
— pistole Beretta cal. 9 (50) con 100 caricatori;
— bombe a mano (1.500);
— elmetti speciali per paracadutisti;
— mitragliatrici Breda 37 (2);
— pugnali;
— maschere antigas;
— binocoli;
— bussole con quadrante fosforescente (14);
— lampadine tascabili «Daimon Telko» per segnalazioni a tre colori (14);
— apparecchio radio R.A. 1 «Allocchio Bacchini» speciale per paracadutisti;
— battellini per dieci persone (2);
— pistole Very (1);
— pistole mitragliatrici per ufficiali e sottufficiali (8).

Ma, in assoluta contrapposizione con tale favorevole orientamento, la sezione, che avrebbe dovuto rappresentare la struttura di base della nuova specialità, il 20 giugno rientrava a Pola interrompendo qualsiasi forma di addestramento mentre per alcuni dei suoi componenti si andava prospettando addirittura un trasferimento presso altri enti o reparti. L'autorevole e fattivo interessamento presso Supermarina del capitano di fregata Biagini, divenuto dal 23 gennaio 1941 comandante del deposito reggimentale, impediva il temuto e probabile scioglimento della sezione e metteva in moto una serie di interventi culminanti in quello, determinante, del Comando Supremo nei confronti dello Stato Maggiore Marina. Ne conseguiva la decisione di mantenere in vita la specialità, di continuarne il particolare tipo di addestramento variando la sede ed, infine, di configurarne l'ordinamento a livello di una compagnia. Il 22 agosto la sezione ritornava a Tar-

[16] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIV, cartella n. 3, fascicolo V, battaglione paracadutisti «P.» anni 1940-1945, «pro-memoria su reggimento *San Marco*-paracadutisti-relazione T.V. Giulio Conti», prodotto da Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina - reparto M.D.S. - ufficio B.D., datato 28 giugno 1941, senza protocollo e destinatario e non firmato.

quinia, mentre si dava corso agli apprestamenti logistici nella nuova località che avrebbe ospitato il reparto, la cui scelta era caduta su Porto Clementino, a pochi chilometri dalla Scuola Paracadutisti, dove i marinai avrebbero alloggiato nelle strutture di una colonia marina. A Pola, nel frattempo, continuava l'afflusso del personale destinato a costituire la futura compagnia «P.» (paracadutisti) del reggimento *San Marco*, che avrebbe dovuto inquadrare 115 elementi e 147 addetti ai servizi; dal momento che per i primi erano già pronti 45 uomini, occorreva reclutarne altri 70, da scegliere su un numero piú o meno doppio considerando che il tasso di selezione oscillava intorno al 50%.[17] Ai primi di novembre del 1941 tale contingente era già in gran parte confluito a Pola, ed alla fine dello stesso mese la compagnia «P.» poteva considerarsi allestita, mentre contemporaneamente prendeva vita un nuovo reparto speciale del reggimento *San Marco*.

Nascono i «G.» (guastatori) e gli «N.» (nuotatori)

Il 20 agosto 1941, infatti, Supermarina aveva rappresentato al Capo di Stato Maggiore Generale l'opportunità di effettuare via mare operazioni di sabotaggio nelle retrovie inglesi in Egitto, mediante l'impiego di piccoli nuclei di guastatori che, trasportati da sommergibili, avrebbero poi raggiunto la costa a mezzo di battelli. Il reggimento *San Marco*, pertanto, avrebbe dovuto procedere alla costituzione di un reparto di guastatori, prendendo i dovuti contatti con gli organi dell'Esercito per usufruire dei mezzi specifici di cui la forza armata terrestre disponeva al riguardo, e con la Scuola Sommergibili per l'addestramento alle procedure di sbarco. La proposta era stata subito accettata, e la Marina, con un orientamento indubbiamente lungimirante ed alieno da quelle pregiudiziali «di parrocchia» che non poche volte, nelle nostre forze armate, sono state anteposte al raggiungimento dello scopo comune penalizzando fortemente la componente operativa, faceva partecipe l'Esercito della propria iniziativa, invitandolo ad associarsi ad essa per una collaborazione che avrebbe potuto essere foriera di preziosi risultati. L'Esercito recepiva prontamente la positività della proposta e vi aderiva, come attesta una comunicazione inviata dal Sottocapo di Stato Maggiore all'Ispettorato dell'Arma del Genio in data 25 ottobre 1941:

La R. Marina ha in corso di costituzione un reparto speciale per atti di sabotaggio. Aderendo a richiesta di Supermarina, si dispone che a tale costituzione concorra anche un reparto del R. Esercito della forza di 50 uomini di truppa con relativo inquadramento.

A tale scopo codesto Ispettorato è pregato:

1. Mettere a disposizione della R. Marina il seguente personale volontario oppor-

[17] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 157.

tunamente scelto, da trarre dai guastatori o da altri specialisti, con preferenza tra coloro che conoscano le lingue inglese, egiziana o maltese: 1 capitano, 2 ufficiali subalterni, 5 sottufficiali, 50 militari di truppa.

2. Designare materiali speciali (esplosivi, particolari ordigni di sabotaggio, ecc.) da assegnare al personale in questione.

Supermarina è pregato di segnalare località e data di avviamento di detto personale.[18]

Entro la fine dell'anno erano presenti a Pola 6 ufficiali, 5 sottufficiali e 69 genieri che costituivano un reparto speciale analogo a quello del *San Marco*; entrambi venivano ordinativamente ed amministrativamente aggregati alla compagnia «P.» che svolgeva, sotto l'aspetto burocratico ed organizzativo, il ruolo di «casa madre» di tutti i neo costituiti reparti speciali del reggimento. La collaborazione fra le due forze armate si estendeva anche agli aspetti uniformologici, tutt'altro che trascurabili in reparti di questo genere per l'elevato significato simbolico che ne conseguiva. Allo scopo di ridurre quanto piú possibile le sostanziali diversità esistenti fra la divisa dei marinai e quella dei soldati destinati ad un unico impiego, si addiveniva alla decisione di far indossare ai primi il distintivo di guastatore – pugnale sormontato da fiamma rossa – e di far adottare ai secondi il basco e le manopole rettangolari rosse.[19] Il brevetto di guastatore era conseguito presso la Scuola Genio Guastatori di Civitavecchia.

Era nato cosí il reparto «G.» (guastatori), del quale daremo piú avanti qualche particolare. Continueremo ad indicarlo con la denominazione di «reparto», anche se il piú recente ed organico testo sul reggimento *San Marco*, in una sintesi cronologica delle varie unità, lo menziona come battaglione senza però che nelle pagine precedenti si trovi traccia di una sua avvenuta costituzione a tale livello.[20] L'inizio del 1942 era contrassegnato, per i comandi superiori delle tre forze armate, dalla messa a punto dei piani relativi all'*Operazione C 3*, nome in codice per designare l'attacco anfibio contro Malta, integrato dall'aviolancio della *Folgore*, creata espressamente per questa circostanza e destinata a scendere sull'isola con la 7ª divisione paracadutisti tedesca del generale Ramcke e con i due battaglioni paracadutisti dell'Aero-

[18] *Le fanterie di marina italiane*, cit., pp. 158-159.

[19] Era una soluzione analoga a quella adottata circa un anno prima per la MILMART (Milizia Artiglieria Marittima), specialità della MVSN (Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale) preposta alle difese costiere, e progressivamente inserita nel reggimento *San Marco* con la trasformazione di alcune sue compagnie in reparti da sbarco. Furono complessivamente costituite 3 compagnie denominate «compagnie mitraglieri Milmart *San Marco*» (di cui la 3ª formatasi il 27 novembre 1942 con volontari italiani residenti in Tunisia), aggregate ai battaglioni del reggimento (*Le fanterie di marina italiane*, cit., pp. 142, 151, 183, 195). Anche la Forza Navale Speciale aveva alle sue dipendenze 4 battaglioni di CC.NN. da sbarco (*Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 181).

[20] *Le fanterie di marina italiane*, cit., cap. IV (*Il «San Marco» nella 2ª guerra mondiale*), paragrafo 34 («Sintesi cronologica degli avvenimenti e dei fatti d'arme suddivisi per reparti»), sottoparagrafo 7 («Battaglioni "P.", "N." e "G."»), punto c) («Battaglione Guastatori»), p. 229.

nautica, il I d'assalto ed il *Loreto* dei quali abbiamo trattato nel relativo capitolo. La Marina aveva approntato già da tempo, in vista di un'occupazione della Corsica, una Forza Navale Speciale (FNS) al comando dell'ammiraglio Tur, dislocata nei porti dell'alto Tirreno piú prossimi all'isola, che nella primavera 1942 veniva invece resa disponibile nella sua totalità per la nuova esigenza divenuta prioritaria e che comportava un ulteriore potenziamento.[21] Nel quadro del generale fervore con cui si procedeva all'organizzazione dei reparti che avrebbero dovuto condurre lo sbarco, anche la proposta avanzata l'8 marzo allo Stato Maggiore Marina dal capitano di fregata Biagini, divenuto nel frattempo comandante del reggimento *San Marco*, di trasformare la compagnia «P.» in battaglione (prima su 6, poi su 3 compagnie) venne accettata. La motivazione addotta da Biagini a sostegno dell'ingrandimento del reparto era che, oltre ai 100 marò già brevettati, ve ne erano altri 100 pronti per compiere il primo lancio per cui entro maggio si sarebbe potuta raggiungere la forza di 300 uomini, considerando anche il contingente della classe 1922 già in addestramento a Pola. Dal 6 aprile, inoltre, i paracadutisti avevano cominciato ad essere inviati presso la Scuola Genio Guastatori di Civitavecchia per la frequenza del relativo corso,[22] al quale si sarebbe aggiunto, a partire dai primi mesi del 1943, anche quello di «cacciatore di carri».[23]

Inoltre, su espressa richiesta dell'ammiraglio Tur, il 21 giugno nasceva in seno alla FNS un altro reparto speciale, inizialmente denominato battaglione speciale *Mazzucchelli*,[24] ma poi divenuto battaglione

[21] L'*Operazione C 3* costituiva un impegno molto difficile per la Marina per quanto atteneva al parco natanti, considerate le condizioni dell'industria nazionale dell'epoca. Ai 48 motovelieri ed alle 4 motozattere che alla fine del 1941 erano pronte per l'operazione contro la Corsica, si dovevano aggiungere motolance e motozattere di nuova costruzione oltre a piccoli piroscafi e ad un nugolo di imbarcazioni minori che furono rastrellate un po' dovunque, nei porti, nei porticcioli, nei circoli nautici. Si cercava di riconoscere le caratteristiche utili ad un impiego militare specifico nel naviglio disponibile, costruito con scopi ben diversi: si adattarono cosí i traghetti dello stretto di Messina ed i vaporetti veneziani e si trasformarono motoscafi da diporto in mezzi d'assalto. Particolare impulso fu dato alla costruzione di motozattere da 250 tonnellate e motolance da 15 tonnellate appositamente studiate per l'azione, armate e per i cui motori furono utilizzati quelli destinati alle automotrici ferroviarie, il tutto compiendo in pochi mesi uno sforzo notevole e rilevante e superando infinite difficoltà. Si trattava di far percorrere a tutto l'eterogeneo complesso navale lunghi tratti di mare aperto, con rotte particolari variabili da 80 a 120 miglia, e di sbarcare uomini e mezzi – 5 divisioni piú un raggruppamento corazzato ed un contingente speciale di truppe da sbarco (reggimento *San Marco*, gruppo battaglioni CC.NN. e reparti speciali) – su coste rocciose ed a picco di altezze variabili fino a 40 metri sul livello del mare (GABRIELE, M., *Operazione C 3: Malta*, Roma, USMM, 1965, pp. 198-199, 206-207, 262).

[22] *Le fanterie di marina italiane*, cit., pp. 180-181.

[23] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo VI, battaglione nuotatori «N.» anni 1942-1943, prot. n. 013/S del 26 gennaio 1943, da reggimento *San Marco* – comando battaglione paracadutisti – a Stato Maggiore Marina, f.to T.V. Giulio Conti.

[24] La denominazione era un riferimento alla memoria del sottotenente del genio Baldassarre Mazzucchelli, facente parte nella prima guerra mondiale del Reggimento Marina, caduto il 4 novembre 1918 nelle ultime ore del conflitto e decorato di medaglia d'oro al valor militare.

«N.» (nuotatori). Era, infatti, composto da 500 uomini che, addestrati al nuoto in alto mare ed al sabotaggio, dovevano costituire un complesso specializzato per operare sulla costa nemica, precedendo le ondate di sbarco. Ne facevano parte 200 elementi provenienti dal *San Marco*, 200 scelti fra i battaglioni camicie nere da sbarco della FNS e 100 facenti parte del reparto «G.», inquadrati in 5 compagnie. Un documento redatto dal comandante della FNS, diretto a Supermarina in data 12 settembre, compendiava la situazione del reparto a quella data e le vedute in proposito del suo patrocinatore:

1. Come da disposizioni dell'E.V. ho provveduto a portare il numero dei paracadutisti a 300 e quello dei nuotatori a 500. Poiché i primi sono anche nuotatori e si stanno allenando a Tarquinia per i lanci in mare, il totale dei nuotatori della FNS ascende ad 800.

2. Per l'inquadramento di questi, si è approfittato dell'invio per corso nuotatori di 40 ufficiali del Regio Esercito particolarmente idonei ad operazioni ardite, cosicché con questi 40 ufficiali e con quelli presi dal *San Marco* e dalle camicie nere si è potuto provvedere alla costituzione organica dei due reparti.

3. Il battaglione nuotatori sta ultimando il proprio allenamento in mare e deve addestrare ancora un buon numero dei suoi uomini come guastatori. A questo riguardo si stanno prendendo accordi con la Scuola di Civitavecchia perché il corso sia svolto al piú presto. Quando tutti gli uomini avranno ottenuto il brevetto di guastatori, avremo un complesso ragguardevole di personale addestrato per colpi di mano su costa nemica. Come sopra accennato, nei nuotatori sono state comprese anche due compagnie di guastatori di Pola, ora pronte per il duplice incarico.

4. Tutto il complesso del battaglione nuotatori, a mio parere, dovrebbe essere reparto «G.»; ove questa proposta avesse l'approvazione di V.E., si darebbe subito corso allo studio per attuarla.

5. L'organico del battaglione nuotatori dovrebbe essere il seguente:

— 1 comandante di battaglione

— 1 squadra comando di battaglione

— 5 compagnie nuotatori

— 1 compagnia servizi (non nuotatori).

Ogni compagnia nuotatori su 10 squadre di 10 uomini ciascuna (1 ufficiale + 9 gregari). Totale dei nuotatori: 51 ufficiali e 460 gregari.[25]

Da quanto sopra esposto, è rilevabile un criterio di fondo orientato ad una polivalenza specialistica dei reparti speciali del reggimento *San Marco* che ne elevasse il piú possibile la reciprocità funzionale.

A proposito del reparto «G.», un'importante testimonianza, tanto piú preziosa tenendo conto che le notizie su tutti questi reparti speciali sono scarse e frammentarie, ci viene dalla relazione che un ex appartenente al «G.» ha inviato alcuni anni or sono all'Ufficio Storico della

[25] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo VI, battaglione nuotatori «N.» anni 1942-1943, prot. n. 2677 del 12 settembre 1942, da comando in capo FNS a Supermarina, f.to Amm. Sq. Vittorio Tur.

Marina.[26] Secondo quanto da lui riferito, il reparto «G.» comandato dal tenente del genio Molino, diventò una compagnia del battaglione «N.» Era composto da circa 80 uomini, divisi in 8 squadre operative distinte da un numero d'ordine: 1°, 2°, 3°, ecc.; inizialmente sarebbero dovute essere 10, ciascuna su 10 elementi, piú una squadra comando, ma varie ragioni, non ultima la difficoltà di reperire gente idonea e disponibile ad un severo tirocinio, impedirono la realizzazione di un tale organico; le squadre erano comunque munite di una ventina di battelli pneumatici completi di motorini a batteria e pagaie, materassini da nuoto e pinne. L'armamento collettivo era costituito da 2 cannoncini anticarro Oerlikon, 2 mortai leggeri, 2 lanciafiamme ed un numeroso quantitativo di mine ed esplosivi; quello individuale consisteva in un mitra MAB, una pistola Beretta cal. 7,65, pugnale, bombe a mano e lo speciale corsetto «samurai» porta-caricatori. La divisa era quella del *San Marco*, con il camisaccio grigioverde dalle manopole rosse sulla cui manica sinistra figurava il distintivo di guastatore sormontato da una «N.» nera. I corsi addestrativi si svolgevano come segue:

— Pola, deposito reggimento *San Marco*: esplosivi, mine, bombe, tiri con armi leggere, atletica;

— Pola, centro radio: uso esplosivi, uso bussola, goniometro e telemetro, segnalazioni, tiro, atletica;

— Pola, Stoia: tuffi e nuoto diurno e notturno, scuola guida automezzi e motoveicoli, mortai leggeri, tiro, atletica;

— Pola: imbarco su naviglio, pratica delle armi di bordo, sabotaggio apparato propulsivo ed organi vitali;

— Trieste, Banna, caserma 5° reggimento genio: esplosivi ad alta potenza, sabotaggio centrali elettriche, guerriglia, segnalazioni, tiro, atletica;

— Livorno, Tirrenia: nuoto notturno e diurno con muta, materassino e pinne, battellino pneumatico, orientamento in mare, cannoncino Oerlikon, barchino dei guastatori tedeschi, tiro, atletica;

— Livorno, Villa Letizia: nuoto, lanciafiamme, guerriglia, tiro, atletica;

— Livorno, piscina Accademia Navale: nuoto, combattimento in acqua.

Un nucleo di 13 guastatori del reparto «G.» – composto da elementi della 4ª e 5ª squadra, secondo la citata testimonianza dell'ex marò – al comando del tenente Fernando Berardini proveniente dal genio, era anche entrato in azione in Africa Settentrionale per compiere un'azione di sabotaggio richiesta dallo stesso Rommel nell'estate 1942, allorché le forze italo-tedesche erano attestate ad El-Alamein in attesa di compiere l'avanzata definitiva verso Alessandria ed il Cairo. In agosto erano pertanto arrivati dall'Italia i guastatori del *San Marco*, che avevano raggiunto a Marsa Matruh un plotone del III battaglione

[26] USMM, carteggio «mezzi d'assalto», cartella V, fascicolo VI (gruppo battaglioni «N.P.»). Compilatore è il sig. Ferruccio Cecilian, già marò del reggimento *San Marco*, matricola 47075, residente a Firenze in via della Villa Demidoff 14. La relazione ha per titolo «... *i nuotatori di Buttazzoni*» e consta di 9 pagine.

Africa Settentrionale del reggimento che, dopo la metà di luglio, era stato inviato in quest'ultima località agli ordini del sottotenente di vascello Giorgio Bagnasco per costituirvi un Comando Marina. Il 3 settembre i guastatori, suddivisi su due motosiluranti, dopo essere stati messi in mare a non molta distanza da Alessandria, raggiunsero la costa con i propri battellini, a circa 70 km dietro le linee inglesi. Gli obiettivi da sabotare erano la ferrovia e un acquedotto sotterraneo (secondo la testimonianza dell'ex appartenente al reparto «G.», sembra vi fosse anche un oleodotto) che collegavano il fronte con le retrovie, e quindi di grande importanza sotto l'aspetto strategico.

Dopo una marcia notturna di 4 ore, resa ardua dalle condizioni del terreno, dal peso dei carichi spalleggiati e dal dover eludere le numerose pattuglie inglesi, pervennero sugli obiettivi e vi apposero le cariche. Il piano di recupero, a dire il vero, era un po' improvvisato e potenzialmente poco attuabile, in quanto basato su una puntata di nostri mezzi corazzati che, diretti verso la zona dell'incursione, avrebbero preso a bordo i protagonisti. In verità, anche per l'esperienza che abbiamo direttamente maturata in numerose esercitazioni del genere, ci sembra di poter sostenere che probabilmente avrebbe avuto piú possibilità di riuscita un'esfiltrazione del gruppo «G.» via mare, con recupero da parte degli stessi mezzi navali che l'avevano infiltrato, tenendo anche conto che il ritorno degli uomini sarebbe stato piú celere non avendo piú al seguito gli esplosivi. Il brillamento delle cariche provocò la distruzione delle strutture prese di mira nonché l'esplosione di un treno carico di esplosivi, secondo quanto rilevabile da altra fonte,[27] ma anche l'allarme in tutta la zona, e verso mezzogiorno del 4 tutti i guastatori vennero catturati.[28] A fine ottobre 1942, un gruppo del reparto «G.» sarebbe stato temporaneamente distaccato a Bengasi, trovandosi poi a dicembre in linea a Buerat con il battaglione *Tobruk* del reggimento *San Marco*.[29]

Tanti progetti, tante speranze, tante delusioni

Rinviata e poi definitivamente abbandonata l'*Operazione C 3*, l'autunno del 1942, ed in particolare la prima settimana di novembre, con lo sfondamento inglese della linea di El-Alamein e lo sbarco anglo-americano in Marocco ed Algeria, comportava l'assunzione di misure atte ad impedire che l'iniziativa offensiva alleata si proiettasse su altri settori dello scacchiere mediterraneo. Tra esse, l'occupazione della Corsica appariva una di quelle da attuare il piú rapidamente possibile, utilizzando in tal senso quella FNS che, come già detto, era stata inizialmente costituita proprio in vista di questa operazione e che ora era resa completamente disponibile dopo la fine dell'esigenza Malta. Tra l'11 ed il 13 novembre la FNS sbarcava in Corsica i contingenti di truppe destinati all'occupazione dell'isola, e tra questi il battaglione «N.» con un nucleo di 350 uomini, circa i 2/3 del reparto, imbarcati sulla nave *Aspromonte*. Secondo quanto riportato nella relazione dell'ex marò guastatore, in Corsica sarebbero state presenti anche la 1ª, la 2ª e la 3ª squadra del reparto «G.», che avrebbero svolto azioni di controguerriglia in località Acquaviva. Il particolare sembra trovare conferma dal fatto che il reparto, nei primi mesi del 1942, era stato dislocato da Pola a Livorno (presumibilmente per l'esigenza C3) e poi trasferito a bordo di tre sommergibili a La Maddalena, molto prossimo quindi alla Corsica.[30] Ma la permanenza dei nuotatori del *San Marco* in Corsica doveva durare solo due giorni, in quanto richiamati in Italia già il 13 per un'altra esigenza contemporanea alla nuova situazione politico-militare venutasi a creare dopo l'intervento anglo-americano in Nord Africa, e cioè la presa di possesso dei territori francesi rimasti sotto la giurisdizione del governo di Vichy. L'Italia avrebbe dovuto assumere il controllo della Provenza, ed in particolare alla FNS era demandata l'occupazione di Tolone.[31]

L'ammiraglio Tur aveva chiesto ed ottenuto che, al nuovo battaglione *Caorle*[32] costituito in seno al reggimento *San Marco* espressamente per la circostanza, fossero aggregati anche i due battaglioni speciali «P.» ed «N.». Partiti da Livorno il 29 novembre 1942, i reparti giunsero a Hyères, cittadina dall'ampia rada ad una ventina di chilometri da Tolone, il 2 dicembre, il giorno dopo della costituzione del Comando Marina Militare in Provenza (Mariprovenza). Dopo 12 giorni di sosta, gli elementi del *San Marco* raggiungevano Tolone dove rile-

[27] *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV (i mezzi d'assalto), Roma, USMM, 1972, p. 233.

[28] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 170. Secondo quanto riferito da altra fonte, il tenente Berardini sarebbe riuscito a rientrare nelle nostre linee dopo ben cinque tentativi di fuga (Caporilli, P., *Sette anni di guerra*, Roma, Edizioni Ardita, 1962, vol. I, p. 762). Cfr. anche Zarotti, A., *NP*, Milano, Auriga, 1990, p. 212.

[29] *Le fanterie di marina italiane*, cit., pp. 177 e 230.

[30] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 229.

[31] A Tolone, la piú importante base navale francese sul territorio nazionale, era ormeggiato il grosso della flotta fedele al governo di Vichy, costituitosi il 16 giugno 1940 sotto la direzione del Maresciallo Pétain ed al quale era stata affidata dai tedeschi l'amministrazione di quella parte della Francia non occupata dalle loro truppe. Secondo gli accordi intercorsi con i tedeschi, il presidio della base sarebbe dovuto restare di competenza della marina francese, ma il timore che la squadra navale, dopo gli sbarchi navali in Nord Africa, passasse agli anglo-americani – e non era un timore infondato, visto l'atteggiamento dapprima blandamente oppositorio e poi francamente collaborativo tenuto dai militari francesi in Marocco ed Algeria – aveva indotto i comandi germanici ad occupare la piazzaforte, misura alla quale l'ammiraglio Laborde, comandante in capo della squadra, aveva tempestivamente risposto ordinando l'autoaffondamento delle navi.

[32] Il *Caorle*, inizialmente denominato IV battaglione, era infatti la quarta unità a questo livello incorporata nel reggimento *San Marco* durante la guerra. Ai due iniziali battaglioni *Bafile* e *Grado* si era aggiunto il III battaglione *Africa Settentrionale* (per cambio di denominazione del *Bafile* il 10 novembre 1941, dopo il suo trasferimento in quello scacchiere), poi divenuto *Tobruk* nel luglio 1942, mentre il *Bafile* era ricostituito come tale il 6 gennaio 1942 a La Maddalena (*Le fanterie di marina italiane*, cit., pp. 161, 176, 190, 225).

vavano i tedeschi nei principali appostamenti militari della piazzaforte. I due reparti speciali del reggimento erano specificamente preposti al contrasto di eventuali incursioni di *commandos* o di tentativi di sbarco in tutta l'area, ma ad essi, durante il periodo di permanenza, vennero anche affidati compiti di antisabotaggio alle installazioni e di polizia militare.[33] Non dovevano restare molto tempo a Tolone, in quanto il 10 febbraio 1943 erano richiamati in Italia[34] e passavano, una volta sciolta in data 10 gennaio la FNS, a disposizione dell'Ispettorato Generale dei Mas (Generalmas), responsabile dell'addestramento e dell'impiego di tutti i reparti d'assalto della Marina, compresa quindi la X^a^ MAS. In previsione del verificarsi dei suddetti eventi c'era stato uno scambio di lettere fra lo Stato Maggiore Marina ed il Comando Generale della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale (MVSN), che è piuttosto significativo circa l'apprezzamento del primo nei confronti dei reparti di camicie nere e del desiderio, da parte del secondo, che questi continuassero a mantenere una propria identità ordinativa ed uniformologica. Scriveva lo Stato Maggiore Marina:

«Alcuni elementi dei Gruppi camicie nere da sbarco, già alle dipendenze della FNS, si sono a suo tempo presentati volontari per essere incorporati nel battaglione "N." del reggimento *San Marco*, e di tale battaglione hanno fatto parte senza che fossero necessarie particolari disposizioni al riguardo in quanto i due reparti dipendevano dal comando in capo della FNS.

«Presentemente, mentre è previsto che i Gruppi camicie nere da sbarco si trasferiscano in Francia, il battaglione nuotatori rientrerà in Italia per essere pronto per un eventuale impiego in operazioni belliche.

«Si pregherebbe codesto Comando Generale esaminare la possibilità di disporre per l'aggregazione definitiva presso il battaglione "N." del reggimento *San Marco* degli elementi dei Gruppi camicie nere da sbarco che già ne facevano parte.»[35]

Alla richiesta, il comando generale della MVSN rispondeva come segue:

[33] Un compito pressoché analogo veniva svolto, a partire dalla metà di settembre del 1940, da una compagnia del reggimento *San Marco*, originariamente la 2ª del battaglione *Bafile*, distaccata a Bordeaux presso Betasom, la base navale italiana dei sommergibili atlantici. Questa «2ª compagnia bis» del *Bafile*, come era stata denominata, sarebbe stata successivamente rinforzata nel dicembre 1942 da personale proveniente da navi sinistrate, che aveva portato a 340 uomini la forza del distaccamento *San Marco* a Bordeaux (*Le fanterie di marina italiane*, cit., pp. 139, 214, 219). Dopo l'armistizio, buona parte della compagnia del *Bafile* e quasi tutto il personale sommergibilista costituirono, sotto il comando del capitano di vascello Enzo Grossi, già comandante del sommergibile *Barbarigo* e poi di Betasom, la 1ª divisione atlantica fanteria di Marina (poco meno di 4.000 uomini) alla quale furono attribuiti compiti di difesa costiera fra Brest e Bordeaux. Dopo lo sbarco alleato in Normandia, l'unità partecipò alla difesa della prima delle due basi navali.

[34] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 191; a p. 230 dello stesso libro, però, si parla di un rientro in Italia il 30 aprile. La data di allontanamento da Tolone dei due reparti viene invece indicata nell'8 marzo 1943 dall'ammiraglio Tur in un suo libro pubblicato dopo la guerra (*Con i marinai d'Italia da Bastia a Tolone*, edizioni Arnia, Roma, 1948).

[35] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo VI, battaglione nuotatori «N.», anni 1942-1943, prot. n. 001634/S dell'8 gennaio 1943, da Stato Maggiore Marina a Comando Generale MVSN, firmato «per il Capo di Stato Maggiore» contrammiraglio Vicedomini.

«Questo Comando Generale sarebbe lieto di aderire alla richiesta di codesto Stato Maggiore, qualora però i legionari richiesti venissero riuniti in un unico reparto e conservassero integre le caratteristiche della loro particolare uniforme di Camicie Nere "M".

«Si desidererebbe quindi che per aggregazione definitiva non si intendesse un trasferimento vero e proprio, per cui i legionari in argomento dovrebbero cambiare Corpo ed uniforme, bensí la costituzione di un reparto o nucleo Camicie Nere "M" in seno al battaglione "N." del reggimento *San Marco*.»[36]

Al rientro in Patria, il battaglione «N.» veniva concentrato a Livorno (Villa Letizia) ed il battaglione «P.» a Tarquinia.[37] La comune dipendenza da Generalmas induceva il comando della X^a^ MAS a cercare di avere alle proprie dipendenze i due battaglioni:

«Borghese ed io pensiamo sia meglio dare a me il battaglione "P." ed a Borghese l'"N.", anziché dare a Borghese tutti e due...»

si legge in una lettera diretta dal capitano di fregata Forza, comandante della flottiglia (Borghese, come si ricorderà, era comandante del reparto subacqueo) al contrammiraglio Varoli Piazza, capo di stato maggiore di Generalmas.[38] Il proposito, peraltro, non doveva essere realizzato anche se, specie dopo la costituzione dei nuotatori «Gamma» della X^a^, i contatti fra questa ed i due battaglioni del *San Marco* si erano ulteriormente accentuati stante le non poche finalità addestrative ed operative in comune. Tra queste, un attacco da portarsi nel dicembre 1942 alle installazioni portuali ed aeroportuali di Bona, da condursi appunto con il concorso di operatori «Gamma», «N.P.» e barchini esplosivi, poi non effettuato per le sfavorevoli condizioni meteorologiche. Dopo il rientro dei mezzi navali di appoggio, su uno di questi, mitragliato da aerei nemici, aveva trovato la morte il comandante del reparto di superficie della X^a^, capitano di corvetta Salvatore Todaro, medaglia d'oro al valor militare.

Non si ha traccia di azioni dei battaglioni «P.» ed «N.» e del reparto «G.» in Tunisia tra il novembre 1942 ed il maggio 1943, nel corso dell'ultima permanenza italiana in terra d'Africa, se non nella relazione dell'ex appartenente a quest'ultimo nella quale si parla di una partecipazione della sua unità all'occupazione dell'isola di La Galite, circa 120 km a Nord-Ovest di Biserta, di azioni antiguerriglia nella zona delle paludi di Mateur da parte della 1ª, 3ª e 4ª squadra e dell'intervento nelle operazioni di spegnimento dell'incendio a bordo

[36] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo VI, battaglione nuotatori «N.», anni 1942-1943, prot. n. 7057/M del 15 gennaio 1943, da Comando Generale MVSN a Stato Maggiore Marina.

[37] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo VI, battaglione nuotatori «N.» anni 1942-1943, fonogramma prot. n. 2773 del 19 febbraio 1943, da Supermarina a Stato Maggiore Marina, f.to Riccardi.

[38] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo VI, battaglione nuotatori «N.» anni 1942-1943, prot. n. 068 del 27 gennaio 1943, da comando X^a^ flottiglia MAS a capo di stato maggiore di Generalmas, f.to CF Ernesto Forza.

della motonave *Monginevro*, carica di benzina e munizioni, colpita durante un bombardamento aereo nel porto di Biserta (i pompieri della Marina avevano rinunciato a prestare la loro opera per l'elevato grado di pericolosità). Non abbiamo peraltro trovato menzione di tali avvenimenti nel citato testo sul reggimento *San Marco*.[39] Poiché però i particolari forniti dall'ex marò sono piuttosto precisi, è possibile ipotizzare che tali squadre del reparto «G.» facessero parte di quel gruppo che abbiamo visto dapprima distaccato a Bengasi, nell'ottobre 1942, e poi nel dicembre dello stesso anno in linea con il battaglione *Tobruk* a Buerat. Ripiegato il battaglione alla fine di gennaio 1943 in Tunisia con tutte le altre forze italo-tedesche, è probabile che gli uomini del «G.» fossero rimasti in zona ed impiegati a seconda delle esigenze.

Il 26 febbraio Supermarina, in un documento inviato a Generalmas, sanciva un criterio che, d'altra parte, la stessa situazione bellica quale si era venuta evolvendo imponeva senza alternative. Non erano ormai prevedibili, infatti, operazioni di sbarco in grande stile (ed il «per ora» che accompagnava l'affermazione altro non era che un auspicio del tutto eufemistico, date le circostanze), e pertanto i battaglioni «N.» e «P.» avrebbero dovuto essere impiegati, nel prossimo futuro, a piccoli reparti per azioni di disturbo nelle retrovie avversarie. L'addestramento, di conseguenza, doveva privilegiare la preparazione di piccoli gruppi di guastatori allenati ai vari mezzi di trasporto, allo sbarco notturno in zone sconosciute ed al recupero da parte di mezzi navali. Il criterio di per sé non era affatto nuovo, rispecchiando il presupposto di base della costituzione e dell'impiego dei reparti speciali; variava solo la concezione dell'unità operativa fondamentale, che invece che nel battaglione e nella compagnia si configurava ora in una squadra rinforzata di una quindicina di elementi, con incremento qualitativo dato dall'inserimento di un maggior numero di sottufficiali. Venivano altresí indicati gli obiettivi contro i quali agire nelle prime azioni, per le quali si intendeva approfittare della piú vicina fase lunare favorevole (5-15 marzo): l'aeroporto di Bona e le attrezzature portuali della stessa città, quelle di Tabarca e La Calle, nonché le rotabili stradali e ferroviarie costiere a carico delle quali andavano effettuate azioni atte a disturbarne il traffico. Il trasporto degli operatori avrebbe dovuto essere condotto con sommergibili o motosiluranti. Individuato in Biserta il punto di partenza piú conveniente, il documento continuava prospettando l'opportunità di costituirvi una base fissa per la sosta del personale che avrebbe continuato ad essere stanziato in Italia e vi sarebbe affluito solo poco prima delle azioni e dei materiali;

[39] *Le fanterie di marina italiane*, cit., cap. IV (*Il San Marco nella seconda guerra mondiale*), § 32 (*Le operazioni in Tunisia*), pp. 192-206. [In corso di stampa apprendiamo che è di prossima pubblicazione, di Luigi Fulvi (già ufficiale del *San Marco*), *Sotto le insegne del Leone Alato*, sul medesimo tema.]

per il suo allestimento, il capitano Buttazzoni era già stato inviato sul posto per acquisire tutti i necessari elementi di situazione.[40] Non risultano particolari circa l'effettuazione di incursioni nelle zone indicate, anche se nel menzionato volume sul *San Marco* si legge:

> «15.2.43 - un reparto guastatori-nuotatori, al comando del cap. GN Buttazzoni, compie numerose missioni contro le linee anglo-americane.»[41]

Non è possibile, essendo la data indicata anteriore di 11 giorni a quella del documento di Supermarina, che si possa trattare delle medesime azioni delle quali il documento stesso richiedeva l'effettuazione, ed è quindi probabile che, anche in questo caso, si sia trattato di quelle squadre del reparto «G.» ritrovatesi in Tunisia in relazione allo svolgersi degli eventi che abbiamo ipotizzato piú sopra. Per Buttazzoni, a quella data già a Biserta per studiarvi l'installazione della base, potrebbe essere stata l'occasione per una sperimentazione dell'efficienza operativa degli uomini e delle procedure d'impiego; il tutto in condizioni reali.

Il 6 aprile 1943 i due battaglioni speciali del *San Marco* venivano riuniti a Livorno in un Gruppo Battaglioni «N.P.» e posti al comando del capitano di fregata Carlo Simen, con il capitano Buttazzoni quale ufficiale addetto.[42] Dopo qualche settimana, Supermarina disponeva che da detti reparti si prelevassero un centinaio di uomini da inviare in Sardegna, presso Oristano,[43] ed altrettanti in Sicilia, a Mazara del Vallo.[44] È probabile quindi che si volessero costituire basi per azioni contro il Nord Africa o, piú verosimilmente, per creare i presupposti per un'attività di guerriglia (un progetto simile a quello che abbiamo visto sviluppato dal 10° reggimento arditi) da attivare nel momento in cui una delle due isole fosse occupata dal nemico, come l'andamento

[40] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo V, battaglione paracadutisti «P.» anni 1940-1945, prot. n. 006063 del 26 febbraio 1943, oggetto «addestramento e impiego battaglioni "N." e "P.", da Supermarina a Generalmas, f.to «per il Capo di Stato Maggiore» amm. Sansonetti.

[41] *Le fanterie di marina italiane*, cit., cap. IV (*Il San Marco nella seconda guerra mondiale*), § 34 (*Sintesi cronologica degli avvenimenti e dei fatti d'arme suddivisi per reparto*), sottoparagrafo 7 (*Battaglioni "P.", "N." e "G."*), punto c) (*Battaglione "G." guastatori*), p. 230. Nella stessa pagina, immediatamente sotto la frase riportata, vengono menzionate, e quindi attribuite sempre al reparto «G.», due azioni di sabotaggio del 6 febbraio 1943 effettuate da reparti imbarcati sui sommergibili *Malachite* e *Volframio*; ma, come il lettore ricorderà, esse riguardarono gli uomini del 10° reggimento arditi dell'Esercito, ed una sola di esse fu poi messa in atto, quella della pattuglia trasportata dal *Malachite*, mentre la pattuglia imbarcata sul *Volframio* dovette rinunziare al tentativo per le condizioni del mare (riferimenti alle note n. 19 e 20 del II Cap. del presente volume).

[42] USMM, carteggio reggimento *San Marco*, posizione XXIX, cartella n. 3, fascicolo VI, battaglione nuotatori «N.» anni 1942-1943, prot. n. 293 del 2 giugno 1943, da comando battaglioni «N.P.» a Direzione Generale del Personale Marina, oggetto «ruolo degli ufficiali dipendenti al 1° giugno 1943».

[43] *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, cit., vol. XXI (*L'organizzazione della Marina durante il conflitto*), tomo II (*Evoluzione organica dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943*), p. 61.

[44] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 209.

della situazione bellica generale (una volta che la ormai prossima caduta della Tunisia si fosse realizzata) faceva ormai paventare. Alla fine di maggio 1943, la consistenza organica dei due battaglioni era di 580 uomini per il battaglione «P.» e 240 per il battaglione «N.». Il reparto «G.», al 19 giugno dello stesso anno, comprendeva 2 compagnie operative di circa 120 uomini ed una in addestramento, tutte dislocate a Tirrenia.[45]

Quando il 10 luglio 1943 gli anglo-americani sbarcarono in Sicilia, il reggimento *San Marco* era in corso di ristrutturazione alla luce delle piú recenti esigenze, con una impostazione che prevedeva che i battaglioni venissero impiegati autonomamente e che il comando di reggimento fosse sostituito da un comando centrale (o da un comando gruppo battaglioni nel caso che due o piú di essi dovessero agire insieme), per cui non ebbe la possibilità di impegnarsi contro il nemico come aveva fatto in Africa Settentrionale, e gli unici reparti pronti al fuoco erano gli «N.P.», pur se la loro nuova fisionomia, articolata su piccoli nuclei, non ne rendeva possibile un intervento in massa. Era stata approntata una base in Calabria, nelle vicinanze di Gioia Tauro, che doveva fungere da centro di smistamento di uomini e materiali. Il 25 luglio la 3ª compagnia del battaglione «N.» andò a rinforzare i resti della divisione *Assietta*, nel settore di fronte da questa tenuto in prossimità della costa occidentale dell'isola, fra Santo Stefano di Camastra e Mistretta sulle Caronie,[46] mentre un'altra quarantina di uomini «N.», raggruppati in squadre, era pronta per un impiego in azioni di sabotaggio e di disturbo del traffico stradale. Da una relazione redatta ai primi di agosto dal capitano Buttazzoni, si ha conferma dell'intento di permanere nella zona occupata dal nemico per attivare azioni di guerriglia, ora chiaramente esplicitato, cosí come della predisposizione anche in Sardegna di una organizzazione con le stesse finalità.[47] Non disponiamo di ulteriori notizie circa le successive vicende degli «N.» schierati in linea con la divisione di fanteria né in merito alla effettiva realizzazione degli altri progetti menzionati. È peraltro da ritenere che, stante il precipitare degli eventi (la Sicilia sarebbe stata definitivamente sgomberata dai reparti italiani e tedeschi alla metà di agosto), questi progetti non abbiano potuto essere attuati se non in minima parte per quanto concerne le azioni di sabotaggio e non siano stati affatto messi in pratica per quanto attiene alla guerriglia. Per le missioni di sabotaggio, Borghese riferisce dello sbarco di un gruppo di guastatori a Capo S. Croce, effettuato con i barchini della Xª MAS; compiuta l'azione, gli operatori avevano attraversato le linee facendo ritorno alla base di partenza. Altri sabotatori, sbarcati sempre dai

[45] *Le fanterie di marina italiane*, cit., pp. 209-210.
[46] SANTONI, A., *Le operazioni in Sicilia e Calabria*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1983, p. 343.
[47] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 211.

mezzi della flottiglia, sorpresi dalla rapida avanzata inglese erano rientrati alcuni giorni dopo direttamente in Calabria, varcando lo stretto di Messina sui battellini pneumatici di cui erano dotati.[48] D'altro canto, anche l'efficienza di una parte del personale doveva aver subito una flessione, sulla scia della generale atmosfera fallimentare che regnava in Sicilia tra i nostri reparti, e di questo la relazione Buttazzoni è rivelatrice, come della energica determinazione del suo compilatore, allorché questi cosí si esprime:

> «Ho proceduto ad un ripulisti del personale che non va e che in questo periodo si è dimostrato privo di spirito combattivo e di disciplina. Chiedo che il personale da me inviato in sede e particolarmente segnalato venga passato per le armi. In caso contrario, comunico che, per l'avvenire, questi signori saranno fucilati sul posto con mio ordine.»[49]

Non è da escludere, a nostro avviso, che alla base di questa caduta del tono morale di una parte degli uomini vi fosse anche un grosso senso di delusione dal momento che, e ciò valga per tutti, i molti sacrifici e rischi affrontati durante l'addestramento con tanto slancio e passione non avevano fruttato se non una serie di promesse e speranze costantemente disattese. Corinto, Malta, Alessandria, sino all'ultimo, fantastico progetto che si sarebbe dovuto realizzare proprio nei primi mesi del 1943 (500 «N.P.» condotti da alianti tedeschi sarebbero scesi simultaneamente, nella stessa notte, su Gibilterra, Malta ed Alessandria per sabotarne il piú possibile le installazioni):[50] tutto si era dissolto nell'inutile e nel vacuo. Lo stesso comandante Conti, amareggiato dal dover continuamente tenere approntati i suoi uomini per progetti ai quali lui per primo non poteva piú credere e che, tra l'altro, mettevano in crisi la propria credibilità di uomo e di ufficiale, in quella stessa estate del 1943 aveva fatto richiesta di essere destinato ad altro incarico; l'armistizio lo avrebbe sorpreso in viaggio verso Tolone per assumere il comando dell'ex cacciatorpediniere francese *Chamoix*.[51]

Mentre in Sicilia si stavano svolgendo le ultime vicende della nostra guerra, i reparti speciali del reggimento *San Marco* tentavano ancora un'azione di sabotaggio sulla costa africana. Si trattava dell'operazione *Beta*, condotta da un gruppo di 19 guastatori, guidati dal sottotenente di vascello Di Martino e dai tenenti dell'Esercito Visintin e Caselli, che avrebbero dovuto operare contro gli aeroporti della zona. Riportiamo il rapporto di missione compilato dal tenente di vascello Giovanni Manunta, comandante del sommergibile *Menotti* che trasportava il gruppo:

> «Parto da Brindisi il 27 luglio diretto al punto a miglia 24 per Rlv. 202° dall'imboccatura del porto di Bengasi... Il 3 agosto mi poso sul fondo... ad una quota di m

[48] BORGHESE, J.V., *Xª Flottiglia MAS*, Garzanti, Milano 1952⁵, p. 327.
[49] *Le fanterie di marina italiane*, cit., p. 212.
[50] PARISET, D., *op. cit.*, p. 252.
[51] *Ibidem*, pp. 253-254.

65 nel punto lat. 31°44', long. 19°40'... Alle 15,37 mi stacco dal fondo e dirigo verso costa. Distinguo benissimo la città di Ghemines, il Marabutto, il gruppo delle Tre Palme... Esploro la zona e vedo in costa parecchie luci accese in corrispondenza della città di Ghemines. In direzione di Bengasi si nota un chiarore diffuso, si vedono vampe e si ode rumore di scoppi... Alle 21,02 inizio le operazioni di sbarco che procedono regolarmente. Alle 21,48 due dei battelli pneumatici ritornano sotto bordo per eseguire il cambio di un motorino andato in avaria. Alle 21,59 i quattro battelli scompaiono nell'oscurità in direzione di costa. Il personale del reggimento *San Marco* ha conservato per tutta la navigazione ed al momento dello sbarco un morale altissimo ed ha dimostrato il massimo entusiasmo e la massima fiducia nella riuscita dell'impresa... Alle 23,30 un radiotelemetro si ferma per qualche istante su di me ed un proiettore da terra si accende nella mia direzione. Benché mi trovi fuori portata del proiettore, per non destare sospetti che potrebbero compromettere la presa di terra, mi immergo e dirigo verso il largo in immersione... Alle 03,34, convintomi che il sommergibile è stato individuato, riprendo l'immersione e mi allontano. Il giorno 4 agosto alle 06,31 si sentono scoppi di bombe di profondità che si ripetono a largo intervallo. Poiché il rumore delle bombe è in avvicinamento mi convinco che il nemico, messo in sospetto dalla scoperta radiotelemetrica della sera precedente e dal colpo di mano eseguito nella notte dalle pattuglie del *San Marco*, sta eseguendo ricerca nella zona con il lancio di bombe intimidatorie. Poiché nel punto previsto per il recupero dei battelli il basso fondale non mi permetterebbe di eseguire il disimpegno a forte profondità in caso di caccia, rinuncio al recupero delle due pattuglie e dirigo per il rientro.»[52]

I sabotatori venivano tutti catturati poco dopo aver preso terra.[53]

Nella relazione dell'ex appartenente al reparto «G.» si parla di uno sbarco effettuato pochi giorni prima dell'armistizio nei pressi di Bona, ad opera della 6ª e 7ª squadra, per sabotare le installazioni aeroportuali, senza peraltro fornire altri particolari in merito. L'8 settembre era ormai vicino, ed avrebbe colto i reparti speciali del *San Marco* frazionati in piccoli nuclei in varie località della penisola. Sempre dalla predetta relazione, si apprende che, a quella data, la 1ª, la 2ª, la 3ª e l'8ª squadra del reparto «G.» erano dislocate nel basso Lazio, tra Scauri e Minturno, nei pressi delle foci del Garigliano, in attesa di ricevere da Livorno gli abiti civili indossando i quali avrebbero dovuto attivare la guerriglia ed il sabotaggio nelle zone occupate dal nemico. A sera si verificava un breve scontro a fuoco con elementi della divisione tedesca *Hermann Göring* accampati nelle vicinanze, ed il giorno dopo (o quello successivo ancora) il capitano Buttazzoni, che si trovava con i suoi uomini, si recava a Roma con una piccola scorta per ricevere ordini. Resosi conto del vuoto di potere creatosi nella capitale, compilava dei fogli di congedo illimitato che, ricongiuntosi con i guastatori, distribuiva loro. Dopo aver consegnato ai tedeschi, che stringevano dappresso il piccolo reparto, i materiali previamente resi inservibili ma ottenendo di poter conservare le armi individuali, i ma-

[52] USMM, archivio n. 37 «sommergibili», sommergibile *Menotti*, rapporto di missione dal 27 luglio all'11 agosto 1943.

[53] *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, cit., vol. XIV (*I mezzi d'assalto*), pp. 250-251, e vol. XIII (*I sommergibili in Mediterraneo*), tomo II (*Dal 1° gennaio 1942 all'8 settembre 1943*), pp. 166-167.

rò raggiungevano Roma dirigendosi poi verso le rispettive residenze. A Tarquinia, gli accantonamenti del battaglione «P.» furono occupati da truppe germaniche, ma il sottotenente Bruno Beneck – divenuto nel dopoguerra un famoso dirigente sportivo, attualmente presidente della federazione italiana di baseball e vice-presidente mondiale – riusciva a penetrarvi ed a recuperare il labaro del reparto.[54]

Divisi come tanti altri dalle drammatiche vicende dei giorni successivi, molti dei componenti dei reparti speciali del *San Marco* avrebbero avuto modo, nei 19 mesi che sarebbero seguiti sino all'aprile 1945, a Sud come al Nord, di dimostrare le proprie doti di combattenti piú di quanto non fosse stato loro concesso durante gli oltre tre anni di guerra precedenti.[55]

[54] *Battaglione «San Marco N.P.»*, in «Folgore», periodico dell'ANPd'I (Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia), n. 2, 1988, p. 19.

[55] Al Sud, quei nuclei che si trovavano già nelle zone meridionali ed in Sardegna confluirono a Taranto, dove vennero inquadrati nel reparto mezzi d'assalto (Mariassalto). Il reparto, divenuto operativo dal giugno 1944, effettuò numerose azioni (oltre 50) informative, di sabotaggio e di rifornimenti per le formazioni partigiane dietro le linee tedesche, e verso la fine dello stesso anno veniva creata una base avanzata a Pesaro. Nel marzo 1945 tutto il reparto, trasferito nel frattempo a Porto Corsini, ad una decina di chilometri da Ravenna, partecipò all'avanzata alleata lungo il litorale adriatico occupando Chioggia e Venezia.

Al Nord, il battaglione «N.P.» era stato ricostituito dal capitano Buttazzoni in seno alla Xª MAS il 27 ottobre 1943, sulla base di una cinquantina di appartenenti al battaglione «P.» del *San Marco* che, trovandosi presso la Scuola Paracadutisti di Viterbo al momento dell'armistizio, si erano dati alla macchia conservando le armi. Rafforzatosi in breve con l'afflusso di molti volontari, si articolò su piú compagnie una delle quali specificamente preposta a compiti informativi e di sabotaggio oltre le linee nemiche. Inizialmente destinato a Iesolo, il 1° maggio 1944, con la costituzione della divisione Xª di fanteria di marina, entrava a far parte del 1° reggimento con i battaglioni *Barbarigo* e *Lupo* e, sempre al comando di Buttazzoni, fra ottobre e dicembre partecipava ai combattimenti in Venezia Giulia contro il IX Korpus jugoslavo. Entrava poi in linea sul fronte del Santerno e del Senio a metà marzo 1945, ripiegava a fine aprile su Padova portandosi infine a Venezia dove si asserragliava sino al 2 maggio, arrendendosi poi con l'onore delle armi alle truppe inglesi sopraggiunte. Condotti in campo di prigionia in Algeria, alcuni degli uomini fuggirono, tra cui Buttazzoni, ed una parte di essi si arruolò nella Legione Straniera con la quale avrebbe poi preso parte alle operazioni in Indocina e, successivamente, nella stessa Algeria. Le vicende del btg. «N.P.» della RSI sono state di recente rievocate nei volumi di Armando Zarotti (*I nuotatori paracadutisti*, Milano, Auriga, 1990: un capitolo è riservato anche agli «N.P.» del Sud) e di Sergio Bozza (*90 uomini in fila allineati nel mirino della '37*, Milano, Greco & Greco, 1989).

Giustamente, il citato volume *Le fanterie di marina italiane* a p. 301 cosí sottolinea: «Per una singolare coincidenza, la città di Venezia, che aveva dato il nome al reggimento *San Marco*, vide giungervi, alla fine di aprile 1945, due formazioni italiane da opposti fronti: una dalla parte dei vincitori, l'altra da quella dei vinti. Il caso ha voluto che entrambe portassero lo stesso nome, "N.P.", e le stesse mostrine, quelle del Leone alato». [Quanto all'ingegner Buttazzoni, entrato a far parte di una società di recuperi marittimi e divenutone dirigente, realizzerà nel 1956 il primo intervento di sgombero del canale di Suez progettando, fra l'altro, la piú grande nave officina del mondo con due gru da 7.000 tonnellate.]

VII. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La rassegna dei «reparti speciali» italiani nella seconda guerra mondiale è terminata, anche se, come è stato detto nell'introduzione, in essi andrebbe anche compreso il Raggruppamento Reparti Speciali in merito al quale, peraltro, le notizie sono molto scarse. Questa unità, costituita nella primavera del 1942, era formata per gran parte da italiani originarî di territori divenuti nemici dopo la dichiarazione di guerra, da esuli di varie nazionalità e da ex militari stranieri già prigionieri di guerra. Posta al comando del colonnello Massimo Invrea, dal punto di vista del reclutamento e dell'addestramento nonché da quello disciplinare dipendeva dallo Stato Maggiore Esercito, ma per quanto riguardava l'impiego operativo questo era di stretta pertinenza del Comando Supremo, ed in particolare del suo organo *intelligence*, il SIM (Servizio Informazioni Militari). Aveva il compito di effettuare una serie di operazioni militari nelle retrovie nemiche a mezzo infiltrazioni con aviolancio, sommergibili, mezzi navali di superficie, camionette sahariane. Erano previste anche azioni di informazione e sabotaggio nelle rispettive zone di origine dei componenti del raggruppamento. La struttura era su tre battaglioni: I battaglione «*italo-arabo*», agli ordini del maggiore Aldo Paradisi, formato da una compagnia sudanese (ex prigionieri di guerra), una compagnia d'assalto (italiani originarî dell'Egitto e del Medio Oriente), uno squadrone camionette desertiche, un reparto speciale arabo (libici, palestinesi, libanesi, giordani) a disposizione del Gran Muftí di Gerusalemme; II battaglione *Azad-Hindustan*, al comando del maggiore Luigi Vismara, composto da due compagnie fucilieri, una mitraglieri ed una paracadutisti formate tutte da ex prigionieri di guerra indiani (Sikh, Maharatti, Rājpūt, originarî del Punjab, ecc.); III battaglione d'assalto *Tunisia*, agli ordini del maggiore Ugo Donato, costituito da italiani originari della Tunisia e dell'Algeria ed articolato su tre compagnie fucilieri ed una armi d'accompagnamento.[1]

L'addestramento aveva luogo nelle sedi di competenza (Scuola Paracadutisti per quello aviolancistico, 10° reggimento arditi per la parte nuoto, camionette e sabotaggio), mentre istruttori del SIM curavano la preparazione *intelligence*. Di alcune missioni sono tuttora mantenuti celati i presupposti, i particolari e gli esiti; per acquisirli, sarebbe necessario accedere agli archivi del SISMI, dove molto probabilmente è conservata la relativa documentazione ma, come è stato detto nella

[1] ARENA, N., *I paracadutisti*, cit., pp. 137-140.

prefazione, la stessa natura dell'ente non ne facilita l'accesso, anche se il valore del carteggio eventualmente presente può essere considerato, a quasi mezzo secolo di distanza, meramente storico. Di alcuni protagonisti non rientrati da altre missioni, risulta sconosciuta la vera fine. Qualcuno degli ex appartenenti al reparto che ci è stato dato di contattare si è sottratto ad ogni rivelazione trincerandosi dietro una totale riservatezza che, se indubbiamente gli fa onore sul piano comportamentale, penalizza la ricostruzione di eventi che sarebbe invece estremamente interessante ed utile conoscere dal punto di vista storico e rievocativo.

Sembra certo, comunque, che in pratica solo alcuni elementi poterono essere effettivamente impiegati, sia per il progressivo, sfavorevole andamento delle vicende belliche sia per errori di conduzione psicologica. Gli uomini della compagnia paracadutisti indiana, comandata dal tenente Danilo Pastorbuoni, ai quali era stato prospettato il lancio nella propria terra per svolgervi azioni di propaganda anti-britannica, allorché fu invece proposto loro di essere impiegati sulla linea del fronte come unità di combattimento rifiutarono in massa e preferirono riprendere lo *status* di prigionieri di guerra. Le azioni di cui si è a conoscenza riguardano due missioni svolte rispettivamente in Siria ed in Libia, anche se non siamo certi, per quanto attiene alla prima, che i suoi protagonisti appartenessero effettivamente al raggruppamento, ovvero, come sembrerebbe piú probabile, fossero stati contattati dal SIM presso i reparti dell'Esercito nei quali prestavano servizio. Si trattava di tre giovani di origine armena, ma di nazionalità italiana, il sergente maggiore Giovan Battista Peltechian ed i caporali Clemente Eghinlian e Riccardo Gurunzian, offertisi volontari per una missione informativa in Siria per la quale necessitavano elementi che conoscessero, oltre il francese, anche l'arabo e disponessero di qualche amicizia ad Aleppo in grado di occultarli e fornire loro assistenza. Paracadutati in territorio siriano e raggiunta Aleppo, riuscivano effettivamente a farsi nascondere nelle abitazioni di alcuni conoscenti, ma dopo circa un mese la loro presenza era stata individuata ed alla fine i tre erano costretti a costituirsi per non esporre i loro amici alle gravi ritorsioni minacciate dagli inglesi. Dopo essere stati sottoposti a vessazioni di ogni genere, tendenti a far loro accettare alcune ricattatorie proposte di «doppio gioco», venivano condannati alla pena capitale nonostante che all'atto della costituzione si fossero presentati in uniforme. L'altra missione era stata condotta tra il febbraio e l'aprile 1943 da un gruppo di sottufficiali e graduati del reparto sabotatori a disposizione del SIM – anche in questo caso non possiamo affermare se si trattasse di un reparto autonomo ovvero inquadrato in qualche modo nel raggruppamento – al comando del tenente Pier Luigi Canepa. Lo scopo era quello di effettuare in Libia, ormai tutta occupata dal nemico, una serie di sabotaggi su depositi di carburante e munizioni, basi aeree, centri di comunicazione, officine per la riparazione di mezzi corazzati, im-

pianti idrici, atti a mettere il nemico in difficoltà, sia pure temporanea, e ritardare la complessa macchina organizzativa degli inglesi che riversava sul confine tunisino armi e mezzi per l'attacco finale alle posizioni difensive italo-tedesche sulla linea del Mareth. La missione era resa oltremodo rischiosa dal fatto del dover essere effettuata indossando abiti civili, il che avrebbe comportato, in caso di cattura, la fucilazione immediata, cosí come previsto dalle leggi internazionali di guerra. I programmi prestabiliti erano conseguiti pressoché totalmente, ma subito dopo l'attacco all'ultimo degli obiettivi, durante lo scontro a fuoco che ne era seguito, il superstite gruppo di tre sabotatori veniva catturato. Il tenente Canepa, dopo qualche giorno, veniva fucilato mentre i due sottufficiali, prossimi anche loro a subire la stessa sorte, riuscivano a fuggire ed a raggiungere dopo oltre venti giorni di marcia, con l'aiuto di coloni italiani e di elementi arabi rimasti a noi fedeli, le linee amiche in Tunisia. Di entrambe le missioni, ad ogni modo, è possibile leggere un resoconto piú dettagliato in due dei volumi di Arena già citati nelle «note» dei capitoli precedenti.[2]

Un'analisi sulla costituzione e sull'impiego dei «reparti speciali» italiani durante la seconda guerra mondiale porta ad una serie di considerazioni conclusive che – per molti aspetti – si riallacciano alle considerazioni di carattere piú generale riguardanti lo stato della intera nostra preparazione militare ad un conflitto mondiale che non era piú quello di 25 anni prima. Erano cambiati gli scenari fisici ed ambientali degli scacchieri operativi, erano comparse armi ed apparecchiature tecnologicamente sempre piú avanzate, erano variate le priorità degli obiettivi (con un'estensione alle infrastrutture logistiche e produttive sconosciuta nella guerra precedente), erano di conseguenza mutate le concezioni strategiche ed i criterî di impiego degli uomini e dei mezzi. Sono state scritte migliaia di pagine in merito al mancato adeguamento del nostro apparato bellico, militare ed industriale, alle esigenze di questa nuova dimensione di un conflitto che era molto piú «mondiale» di quanto non fosse stato il primo, ed il lettore interessato ad un approfondimento in proposito non ha che l'imbarazzo della scelta nella vasta letteratura prodotta sull'argomento. Quello che ci preme mettere in evidenza in questo nostro lavoro sui «reparti speciali» italiani, è che anche per essi il ritardo concettuale ed esecutivo nella loro realizzazione è stato la causa prima di un impiego risultato inferiore, X^a^ MAS a parte, alle qualità del materiale umano e tecnico prodotto all'interno delle rispettive strutture, e sicuramente non ottimale e pagante in termini di utilizzazione.

Come si è potuto constatare attraverso la storia dei singoli reparti ad eccezione dei mezzi d'assalto della Marina, il loro allestimento era stato avviato a guerra già iniziata e condotto a termine allorché le vi-

[2] Arena, N., *Folgore*, cit., pp. 284-292; *Aquile senza ali - I paracadutisti italiani nella seconda guerra mondiale*, cit., pp. 158-174.

cende della stessa non consentivano ormai piú un impiego di queste unità corrispondente all'elitarismo che le connotava ed agli oneri che ne conseguivano, tenendo conto del dispendio di un personale di non facile reperibilità, formazione e qualificazione. Il ritardo nell'allestimento non poteva non trasmettersi, infatti, anche in un ritardo nell'impiego. Lo attesta, fra gli altri, il caso del 10° reggimento arditi, la cui prima azione fu compiuta a metà gennaio 1943, quando la nostra situazione militare ormai alle corde vanificava in gran parte gli esiti pur positivi di un certo tipo di missioni. Non solo, ma questa ritardata realizzazione si trasfondeva anche, ineluttabilmente, in procedure e modalità addestrative affrettate, tendenti a bruciare il tempo ed a riguadagnare quello perduto, compensabili solo in parte da entusiasmo, grinta e determinazione che pur abbondavano tra coloro che erano volontariamente entrati a far parte delle unità. La fretta escludeva, ovviamente, la possibilità di una programmazione accurata che fosse il frutto anche di un'elaborazione critica delle esperienze altrui, amiche e nemiche; come si è visto nei casi del 10° arditi, del *Cervino* e degli «N.P.», certe forme di addestramento dovettero essere «inventate» lí per lí dai singoli ufficiali sulla scorta di esperienze personali senza dubbio valide, ma certo eterogenee e necessariamente soggettive.

L'evoluzione negativa delle nostre vicende belliche comportava inoltre un altro inconveniente nella gestione dei «reparti speciali», il loro sottoimpiego, come dimostrano l'invio del *Cervino* in Albania, dei battaglioni paracadutisti e riattatori dell'Aeronautica in Tunisia, del battaglione carabinieri paracadutisti in Libia, destinati a compiti di tamponamento e d'arresto per l'assolvimento dei quali non disponevano né della preparazione né dei mezzi adatti e che avrebbero potuto essere invece svolti da altri reparti ordinarî, meno qualificati e specializzati. È pur vero che, con l'acqua alla gola, i comandi superiori si venivano a trovare nelle condizioni di dover «raschiare il barile» e gettare nella fornace con la massima urgenza tutto quanto era disponibile, senza andare troppo per il sottile; certe situazioni di emergenza, poi, quali si verificarono appunto nell'inverno 1940-1941 in Albania, nell'autunno 1941 in Libia ed in quello dell'anno successivo in Tunisia, con il pericolo di sfondamenti e penetrazioni nemiche che avrebbero comportato gravi implicazioni di ordine strategico, potevano avere qualche possibilità di soluzione solo se affrontate da formazioni in possesso, ancor piú che di mezzi, di uno spirito combattivo e di una determinazione fuori del comune. Ma ciò, d'altro canto, non giustifica un criterio d'impiego fondamentalmente erroneo e non assolve coloro che ad esso ricorsero, perpetuando anche nei confronti dei nostri reparti d'élite il pressappochismo e la superficialità che ha contraddistinto la gestione della nostra guerra ai massimi livelli operativi. Se questo è stato deprecabile nei riguardi di tutto l'apparato militare, ancor di piú lo è stato nei confronti di questi reparti nei quali erano presenti una saldezza morale ed una carica psichica certamente non comuni e

foriere di risultati preziosi, qualora sagacemente impiegate. È stato un errore, lo abbiamo detto, non averli costituiti per tempo, sin dagli anni di pace, facendoli trovare all'inizio delle ostilità ad un livello di prontezza tale da consentirne una utilizzazione immediata e pagante a livello strategico; è stato ancor piú erroneo, una volta che vennero costituiti sia pure in ritardo, non utilizzarli al meglio delle loro possibilità e dissiparne invece in buona parte lo specifico potenziale che, nonostante gli inconvenienti di cui s'è detto, era presente ed attendeva solo di essere sfruttato nel modo migliore.

Gli uomini c'erano, infatti, le idee anche, la genialità, l'inventiva, l'iniziativa e tanta, tanta buon volontà e passione avevano sopperito alle lacune logistiche e tecnologiche; ciò che invece mancava, e che ebbe certamente la sua parte di responsabilità nell'esito negativo di alcune missioni, era una buona conoscenza ed assimilazione delle procedure d'infiltrazione degli operatori, in particolar modo per quanto atteneva agli aviolanci. Il paracadutismo operativo stava nascendo allora, in Italia, se si esclude il precedente molto «garibaldino» dei battaglioni libici fra il 1938 ed il 1940; mancava l'esperienza, a tutti i livelli, tanto nella nuova specialità delle aviotruppe che stava sorgendo in seno all'Esercito quanto negli equipaggi di volo dell'Aeronautica, adusi sino ad allora a considerare il paracadute come mezzo di salvataggio o, al massimo, come rifornitore di materiali da buttare giú senza particolari problemi. Ed invece, per i lanci in massa di uomini destinati a combattere una volta giunti a terra, i problemi c'erano, eccome, ed erano anche numerosi e complessi. La loro risoluzione comportava un'accurata preparazione di base da parte di entrambe le componenti, quella aerea e quella paracadutistica, che tenesse conto l'una dei requisiti e delle esigenze dell'altra, alla quale facesse poi seguito un affiatamento standardizzato di norme e procedure che portasse alla imprescindibile complementarità. Se ciò era valido per le operazioni di aviolancio tattico in massa di unità paracadutiste ortodosse, lo era molto di piú per quelle operazioni destinate all'infiltrazione occulta di piccoli nuclei di incursori e sabotatori, da effettuarsi di notte, in zone interne del territorio nemico, cercando di individuare con esattezza la zona di lancio, in condizioni meteorologiche anche sfavorevoli, in situazioni che mettevano a dura prova la capacità professionale di piloti, navigatori e direttori di lancio, dal cui affiatamento e dalla cui consuetudine a lavorare insieme poteva, il piú delle volte, dipendere sin dall'inizio l'esito di una missione. Ecco, tutto questo all'epoca mancava, né lo stato di guerra, specie nelle condizioni arruffone nelle quali ci trovavamo a combatterla, facilitava una adeguata messa a punto delle procedure.

Anche le successive operazioni da svolgere a terra una volta effettuato il lancio (ma questo valeva anche per le azioni eseguite attraverso altri metodi di infiltrazione, navale o terrestre) avrebbero richiesto delle conoscenze che le nostre forze armate non possedevano avendo

trascurato, nella globale inerzia culturale che aveva caratterizzato, salvo poche eccezioni, gli organismi militari nel periodo intercorrente fra le due guerre mondiali, di mettersi al passo con i tempi assimilando nuovi sistemi di offesa. Le «azioni speciali», all'inizio degli anni Quaranta, non erano piú pensabili nei termini nei quali erano state condotte dagli arditi del 1917-1918; una pattuglia di incursori o sabotatori doveva ormai operare sulla scorta di una dottrina d'impiego ben definita, accompagnata da procedure tattiche altrettanto specifiche e rese aderenti ai mezzi di scoperta e di reazione dell'avversario. Lo studio dell'obiettivo e la pianificazione dell'attacco avrebbero dovuto essere basate su un adeguato numero di dati informativi che s'è visto, invece, essere in genere estremamente carenti; l'avvicinamento all'obiettivo, la sua osservazione e controllo finali, l'attacco, l'esfiltrazione ed il recupero degli operatori dovevano rispondere pertanto a criteri definiti, opportunamente analizzati e messi a punto, non approssimati e genericamente vaghi come spesso accadde, anche se questo tipo di missioni finiscono poi per presentare quasi sempre, nella realtà, un coefficiente di imponderabilità ad affrontare il quale non resta che lo spirito di iniziativa, la rapida adattabilità alla situazione e la fantasia creativa dei protagonisti. Il tutto, però, sempre su una base di professionalità. Ma certe cose, allora come oggi, non si improvvisano, e tanto piú «speciale» è l'azione e l'unità che la deve eseguire, tanto piú aumenta il substrato di consistenza professionale che si richiede. Non è un caso che, fra tutti i «reparti speciali» italiani ed a prescindere dalla piú ampia e favorevole dimensione ambientale nella quale ha operato, dal piú esteso arco di tempo a disposizione, dalla differente caratterizzazione delle sue missioni e dalla maggiore incidenza e risonanza strategiche dei colpi portati a segno (ben diverso sarebbe sempre stato il caso degli altri reparti, con un raggio d'azione piú circoscritto e meno eclatante), la X^a MAS sia stato quello al quale ha arriso maggior successo. Alle spalle, infatti, la favorivano una struttura di base già sufficientemente collaudata nel tempo, un'articolazione della forza armata di appartenenza già in buona parte disponibile ed aderente alle esigenze della flottiglia, un supporto informativo che, se pur per non pochi aspetti imperfetto, rappresentava una ricchezza rispetto alla carenza che penalizzava gli altri «reparti speciali».

Da alcuni è stato affermato che il fatto che tutte e tre le forze armate si fossero dotate di propri «reparti speciali» abbia potuto dar luogo a latenti rivalità, a doppioni ed a sovrapposizioni inutili e sterilmente dannose. Non riteniamo di poter condividere questo rilievo critico. Ciascuna forza armata, dal punto di vista delle «azioni speciali» di sua pertinenza, aveva delle proprie specifiche esigenze, e queste erano diverse, in tutto od in parte, da quelle delle consorelle, ed a queste diversità ne corrispondevano di conseguenza altre anche nel settore ordinativo, addestrativo ed in quello delle dotazioni di equipaggiamento e d'armamento. Era ed è tuttora cosa ben diversa prepa-

rare e condurre l'attacco ad un obiettivo di carattere aeronautico, navale o terrestre, per la differenza sia degli elementi strutturali che li caratterizzano che della dimensione ambientale nella quale gli stessi si vengono a situare, e la validità di questo assunto è dimostrata dal fatto che anche ai giorni nostri le «forze speciali» della maggior parte delle organizzazioni militari, pur nel quadro di una polivalenza che le metta in grado di operare in qualsiasi ambiente e contro bersagli indifferenziati, mantengono una diversificazione connessa ad una particolare, piú capillare specializzazione che ne costituisce la connotazione specifica.

Per citare l'esempio della maggior potenza occidentale, negli Stati Uniti la marina ha i SEAL (*Sea Air Land*) e gli UDT (*Underwater Demolition Team*), l'esercito le *Special Forces* (anche se con comando e controllo interforze), gli *Airborne Rangers* e gli LRRP (*Long Range Reconnaissance Patrol*), l'aeronautica ha gli *Air Commando* ed i *Pararescue*, il corpo dei Marines il *Marine Recon*. Per quanto ci riguarda piú direttamente, anche il nostro esercito e la nostra marina dispongono ciascuno di proprî incursori i quali, pur capaci di operare entrambi nei varî ambienti, conservano una specifica, prioritaria potenzialità verso obiettivi maggiormente vicini alla tipizzazione della rispettiva forza armata di appartenenza.

Dal punto di vista della continuità storica, ricordiamo come il raggruppamento subacquei e incursori *Teseo Tesei* della Marina ed il 9° battaglione d'assalto paracadutisti *Col Moschin* siano gli eredi della tradizione e della bandiera rispettivamente della X^{a} MAS e del 10° reggimento arditi, cosí come il 1° battaglione carabinieri paracadutisti *Tuscania* di oggi lo è del I battaglione carabinieri paracadutisti di allora e cosí come il *Monte Cervino* rivive nella compagnia alpini paracadutisti del 4° Corpo d'Armata alpino.

Quello che mancò, per quanto riguarda i «reparti speciali» italiani durante la seconda guerra mondiale, fu invece un reale coordinamento generale del loro impiego da parte dei superiori organi di comando (Comando Supremo in primo luogo, ancor piú che gli stati maggiori di forza armata) che della loro utilizzazione avrebbero dovuto avere una visione panoramica d'insieme, strategica, finalizzata ad una organicità di interventi ben diversa dalla frammentarietà dispersiva.

Le sorti della guerra, specie da un certo momento in poi, non sarebbero cambiate, certamente, ma gli uomini dei «reparti speciali» avrebbero potuto vedere ben altrimenti premiato quel complesso di qualità tecniche e morali che, nelle vicende italiane della seconda guerra mondiale, hanno dato luogo a una delle pagine piú luminose anche se meno note.

Confidiamo che questo nostro lavoro possa contribuire ad accrescerne la conoscenza ed a lasciare ulteriore traccia di un patrimonio spirituale che neanche una guerra perduta malamente può misconoscere ed offuscare.

INDICE DEI NOMI

INDICE GENERALE